

Efektivitas Rezim *Malacca Straits Patrol* antara Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand dalam Mengatasi Pembajakan dan Perompakan Laut di Selat Malaka dan Selat Singapura pada Periode Tahun 2004 - 2010

SKRIPSI

Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Memperoleh Gelar Sarjana
Ilmu Hubungan Internasional Pada Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik
Universitas Brawijaya

Oleh:
Jesica Claudia Manurung
NIM.135120400111043



**PROGRAM STUDI ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
MALANG
2018**

LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Jesica Claudia Manurung

NIM : 135120400111043

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi yang berjudul **Efektivitas Rezim Malacca Straits Patrol** antara Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand dalam Mengatasi Pembajakan dan Perompakan Laut di Selat Malaka dan Selat Singapura pada Periode Tahun 2004 – 2010 adalah benar merupakan karya sendiri. Hal – hal yang bukan karya saya, dalam skripsi tersebut diberi tanda citasi dan ditunjukkan dalam daftar pustaka.

Apabila di kemudian hari terbukti pernyataan saya tidak benardan ditemukan pelanggaran atas karya skripsi ini, saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan skripsi dan gelar yang saya peroleh dari skripsi tersebut.

Malang, 10 Juli 2018

Yang membuat pernyataan



Jesica Claudia Manurung

NIM. 135120400111043

LEMBAR PENGESAHAN

Efektivitas Rezim *Malacca Straits Patrol* antara Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand dalam Mengatasi Pembajakan dan Perompakan Laut di Selat Malaka dan Selat Singapura pada Periode Tahun 2004 – 2010

SKRIPSI

Disusun Oleh :

Nama : Jesica Claudia Manurung

NIM : 135120400111043

Telah Diuji dan dinyatakan LULUS dalam ujian Sarjana pada tanggal 20 Juli 2018

Ketua Majelis Penguji

Ni Komang Desy S.A.P., S.IP., M.Si

NIK. 2011028412302001

Sekretaris Majelis Penguji

Firstvarinda Valentina I., S.Sos, M.Si

NIK. 2013098602142001

Anggota Majelis Penguji I

Achmad Fathoni K.S.IP., M.A

NIK. 200906820123001

Anggota Majelis Penguji II

Primadiana Yunita, S.IP., MA

NIK. 2016079006202001

Mengetahui,

Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Brawijaya

Prof. Dr. Unti Ludigdo, Ak.

NIP. 196908141994021001

LEMBAR PERSETUJUAN

Efektivitas Rezim *Malacca Straits Patrol* antara Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand dalam Mengatasi Pembajakan dan Perompakan Laut di Selat Malaka dan Selat Singapura pada Periode Tahun 2004 – 2010

SKRIPSI

Disusun Oleh :

Nama : Jessica Claudia Manurung

NIM : 135120400111043

Telah disetujui oleh Dosen Pembimbing :

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

Achmad Fathoni K.S.IP.,M.A

NIK. 200906820123001

Primadiana Yunita, S.IP.,MA

NIK. 2016079006202001

Mengetahui,
Ketua Program Studi Hubungan Internasional

Aswin Arvento Azis, S.IP.,M.DevSt.

NIP. 197802202010121001

KATA PENGANTAR

Penulis mengucapkan puji dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Besar atas segala rahmat dan anugerahnya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul **Efektivitas Rezim *Malacca Straits Patrol* antara Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand dalam Mengatasi Pembajakan dan Perompakan Laut di Selat Malaka dan Selat Singapura pada Periode Tahun 2004 – 2010**. Penulis mengangkat tema keamanan dalam skripsi ini karena ketertarikan penulis dengan isu keamanan di kawasan Asia Tenggara. Sehingga penulis memutuskan tema keamanan menjadi topik yang dipilih untuk tulisan ini sebagai syarat menyelesaikan jenjang Strata I (S1) dalam Program Studi Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Brawijaya.

Penulis mengucapkan terima kasih kepada seluruh pihak yang telah memberi dukungan, semangat, informasi dan pembelajaran, serta kebaikan – keaikan dari awal pelaksanaan penelitian dalam preaktek kerja nyata hingga skripsi ini selesai disusun, kepada :

1. Tuhan Yesus atas seala bimbingan dan karunia-Nya, sehingga penulis selalu diberikan kesabaran, kekuatan, kesehatan, dan pencerahan dalam menjalankan setiap proses dan tahap – tahap selama pengerjaan skripsi ini.
2. Orang tua yaitu Carlo Manurung dan Murniasih yang selalu percaya, memberikan dukungan dari faktor apapun, dan tentunya doa – doa yang stidak putus – putusnya kepada penulis hingga skripsi ini selesai dikerjakan.
3. Caroline Manurung dan Kevin Manurung selaku kakak dan adik yang selalu memberikan dukungan dan selalu membantu serta mendukung sehingga penulis tidak pantang menyerah dalam menyelesaikan skripsi ini.

4. Bapak Achmad Fathoni, terimakasih atas bimbingan, dukungan, dan semangat serta masukan – masukan ide yang luar biasa selama melakukan bimbingan skripsi. Terimakasih banyak untuk dukungan dan motivasi sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

5. Ibu Primadiana, terimakasih ibu yang selalu sabar dalam setiap sesi bimbingan skripsi. Terimakasih sudah memberikan ide – ide dan ilmu baru sehingga penulis dapat mengembangkan skripsi menjadi lebih baik. Terimakasih sudah memberikan waktu bimbingan yang fleksibel sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

6. Ibu Desy Pinatih, terimakasih ibu yang telah menguji dan mengevaluasi skripsi penulis. Juga memberikan pandangan – pandangan dan ide – ide baru bagi penulis sehingga penulis dapat membuat skripsi ini menjadi lebih baik. Terimakasih ibu untuk pertanyaan – pertanyaan kritis dan masukan – masukan yang membangun dalam ujian skripsi untuk membantu penyempurnaan skripsi.

7. Ibu FirstyarindaValentina, terimakasih ibu untuk masukan – masukan, *notes* – *notes* rapi yang berisi rangkuman dalam sesi ujian skripsi yang sangat membantu dan berguna bagi penulis untuk menyempurnakan skripsi ini. penulis mengucapkan terimakasih untuk kesabaran dan ketenangan yang ibu salurkan untuk penulis sehingga penulis terbantu dalam menyelesaikan skripsi ini.

8. Semua dosen Program Studi Hubungan Internasional yang telah memberikan ilmu yang sangat berguna dan juga nilai serta moral kehidupan kepada penulis. Penulis selalu mensyukuri apapun yang telah dosen berikan karena semua itu bersifat membangun.

9. Mas Dadang, Mbak Rina, Mbak Dita, Mas Saiful, dan Mas Andik, terimakasih sudah membantu dalam proses administrasi dan selalu melayani setiap proses mulai dari awal hingga akhir dan selalu diberikan kemudahan dalam mengumpulkan berkas. Semoga selalu diberikan kesabaran, kebaikan, dan kesuksesan dalam setiap pekerjaan yang dilakukan sehingga dapat membantu para mahasiswa dan mahasiswi yang sedang melaksanakan skripsi.

10. Teman – teman terbaik pada masa perkuliahan dari semester 1 yaitu Margaretha Nuke, Josephine Mega, Achmad Naziel, Ade Swandana, Ghifar Ulwan, Ahmad Gianuhlihi, Sepriandi, dan Haries Aliyansah yang selalu menemani setiap proses dari senang susah, sedihceria, semoga pengalaman – pengalaman yang terjadi bisa memberikan pelajaran bagi kita masing – masing. Penulis juga berharap dapat selalu berkomunikasi dan berhubungan dengan para pahlawan kampus ini, karena mereka yang terbaik dalam proses penyelesaian skripsi ini.

11. Untuk teman – teman HI 2013, penulis ingin mengucapkan terimakasih banyak sudah menjadi bagian dari kehidupan perkuliahan selama 5 tahun di Malang. Terimakasih selalu berbagi informasi dan ide – ide yang dapat mendukung penulis sehingga dapat terselesaikannya skripsi ini.

12. Untuk tim basket UB, tim basket FISIP, tim basket HI, dan tim basket AB, penulis ingin mengucapkan terimakasih karena selalu menjadi tempat untuk berolahraga, bersenang - senang, dan menjadi keluarga besar yang selalu menghibur dan menguatkan penulis. Terimakasih selalu mendukung dalam penyelesaian skripsi ini.

13. Dan kepada seluruh pihak yang telah membantu, mendukung, dan mendoakan penulis dalam setiap proses dari awal hingga akhir penyelesaian skripsi ini yang tidak dapat penulis tulis satu persatu, penulis ini mengucapkan terimakasih.

ABSTRAK

Jesica Claudia Manurung , 2018, Efektivitas Rezim *Malacca Straits Patrol* antara Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand dalam Mengatasi Pembajakan dan Perompakan Laut di Selat Malaka dan Selat Singapura pada Periode Tahun 2004 – 2010, Achmad Fathoni K.S.IP.,M.A, Primadiana Yunita, S.IP.,MA

Penelitian ini mengangkat tema rezim keamanan antara Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand dalam mengatasi pembajakan dan perompakan di Selat Malaka dan Selat Singapura yaitu rezim *Malacca Strait Patrol*. Selat Malaka dan Selat Singapura yang merupakan perairan tersibuk kedua didunia yang dipakai sebagai jalur perdagangan dan pelayaran internasional, dimana negara – negara pantai bertanggung jawab dalam menjaga dan mengamankan selat tersebut. Terdapat lonjakan angka pembajakan dan perompakan pada tahun 2004 sehingga dibutuhkan rezim untuk mengatur kerjasama yang terbentuk antar negara pantai. Kerjasama tersebut membuahkan hasil dengan turunnya angka pembajakan dan perompakan hingga tahun 2010. Jenis penelitian yang dipakai adalah penelitian eksplanatif dengan pengumpulan data studi yaitu studi literatur dan data sekunder. Melalui teori keefektifitasan rezim oleh Arild Underdald, penelitian ini membuktikan bahwa terdapat beberapa faktor yang menyebabkan rezim keamanan *Malacca Strait Patrol* merupakan rezim yang efektif, dilihat dari karakter masalah yang mudah untuk diselesaikan dan kemampuan penyelesaian masalah yang tinggi. Selain itu dalam mengamankan Selat Malaka dan Selat Singapura, penulis juga menemukan bahwa negara pantai tidak hanya melihat dari segi keamanan tetapi yang lebih berpengaruh adalah dari segi ekonomi.

Kata Kunci : Rezim, Keamanan, *Malacca Strait Patrol*, Selat Malaka, Selat Singapura

ABSTRACT

Jesica Claudia Manurung , 2018, Effectiveness of the Malacca Straits Patrol Regime between Indonesia, Malaysia, Singapore and Thailand in Overcoming Piracy and Marine Piracy in the Malacca Strait and Singapore Strait in the Period of 2004 - 2010, Achmad Fathoni K.S.IP.,M.A, Primadiana Yunita, S.IP.,MA

This research raises the theme of the security regime between Indonesia, Malaysia, Singapore and Thailand in overcoming piracy and piracy in the Malacca Strait and the Singapore Strait, namely the Malacca Strait Patrol regime. The Malacca and Singapore Straits are the second busiest waters in the world that are used as international trade and shipping lanes, where coastal countries are responsible for safeguarding and securing the strait. There was a surge in piracy and piracy rates in 2004 so that a regime was needed to regulate the cooperation formed between coastal countries. The collaboration resulted in the decline in piracy and piracy figures until 2010. The type of research used was explanative research with the collection of study data namely literature studies and secondary data. Through the theory of regime effectiveness by Arild Underdald, this study proves that there are several factors that cause the Malacca Strait Patrol security regime to be an effective regime, judging from the character of problems that are easy to solve and high problem solving capabilities. In addition to securing the Malacca Strait and the Singapore Strait, the author also found that the coastal state did not only look at the security side but the more influential was in terms of economics.

Keywords : Regime, Security, *Malacca Strait Patrol*, Malaca Strait, Singapore Strait

DAFTAR ISI

LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
LEMBAR PERSETUJUAN.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
ABSTRAK.....	ix
ABSTRACT.....	x
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR BAGAN.....	xv
DAFTAR GRAFIK.....	xvi
DAFTAR SINGKATAN	xix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah	8
1.3 Tujuan Penelitian.....	8
1.4 Manfaat Penelitian.....	9
BAB II KERANGKA KONSEPTUAL	11
2.1 Studi Terdahulu	11
2.2 Kajian Teoritis	13
2.2.1 Teori Efektivitas Rezim	14
2.3. Operasionalisasi Konsep	27
2.4. Alur Pemikiran	30
2.5. Hipotesis.....	31
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	32
3.1. Jenis Penelitian.....	32
3.2. Ruang Lingkup Penelitian	32

3.3. Teknik Pengumpulan Data	33
3.4. Teknik Analisa Data	33
3.5. Sistematika Penulisan	33
BAB I: PENDAHULUAN.....	33
BAB II: KERANGKA PEMIKIRAN.....	33
BAB III: METODE PENELITIAN	34
BAB IV: GAMBARAN UMUM	34
BAB V: PEMBAHASAN	34
BAB VI: PENUTUP	34
BAB IV GAMBARAN UMUM	35
4.1 Pentingnya Selat Malaka dan Selat Singapura Bagi Indonesia, Malaysia dan Singapura.....	35
4.2 Kesepakatan Bilateral dan Multilateral dalam Mengelola Selat Malaka dan Selat Singapura	42
4.3 Potensi Konflik dan Potensi Kriminalitas di Selat Malaka dan Selat Singapura	45
4.4 Kesepakatan <i>Malacca Straits Patrol (MSP)</i>	55
4.4.1 <i>Output</i>	56
4.4.2 <i>Outcome</i>	62
4.4.3 <i>Impact</i>	64
4.4.4 <i>Behavioral Change</i>	66
4.4.5 <i>Technical Optimum</i>	72
BAB V PEMBAHASAN	75
5.1 <i>Problem Malignancy</i>.....	75
5.1.1 <i>Problem of Coordination</i>	77
5.1.2 <i>Symmetry</i>	90
5.1.3 <i>Cross – cutting Cleavages</i>	100
5.2 <i>Problem Solving Capacity</i>	106
5.2.1 <i>Institutional Setting</i>	106

5.2.2 Distribution of Power	114
5.3.3 Skill and Energy	118
5.3 Level of Collaboration	123
BAB VI PENUTUP	126
6.1 Kesimpulan.....	126
6.2 Saran	127
DAFTAR PUSTAKA	128



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Karakteristik Karakter Masalah.....	20
Tabel 2.2 Operasionalisasi Teori	27
Tabel 4.1 Laporan tahunan <i>piracy and Armed Robbery Againsts Ships</i> berdasarkan wilayah	50
Tabel 4.2 Ringkasan kejadian – kejadian pembajakan dan penyanderaan yang terjadi di Selat Malaka dan Selat Singapura	51
Tabel 4.3 Komponen <i>Malacca Straits Patrol</i> sebagai Rezim Internasional	59
Tabel 5.1 Angka pembajakan yang dilaporkan di Asia Tenggara pada tahun 1995 – 2006.	79
Tabel 5.2 Jumlah kapal yang melintasi Selat Malaka dari tahun 1999 – 2003	93
Tabel 5.3 Jumlah pergerakan kapal kontainer dan jumlah pergerakan kapal di Selat Malaka tahun 2000 - 2009	93
Tabel 5.4 Jumlah Kontainer yang melewati pelabuhan besar di Selat Malaka pada tahun 2000 - 2009	95
Tabel 5.5 Total Konsumsi Minyak Bumi per barel perhari tahun 2000 - 2005	95
Tabel 5.6 Laporan tahunan <i>piracy and Armed Robbery Againsts Ships</i> berdasarkan wilayah	99
Tabel 5.7 Six Point Of Ordinal Scale of Level of Collaboration	123

DAFTAR BAGAN

Bagan 2.1 Skema Model Tiga Konsep Teori Efektivitas Rezim.....	15
Bagan 2.2 Alur Pemikiran Penelitian	30
Bagan 5.1 Struktur MSP-JCC	113
Bagan 5.2 Struktur AILA.....	120



DAFTAR GRAFIK

Grafik 4.1 Perbandingan Konsumsi Minyak Perbarek dari tahun 2002 - 2012	37
Grafik 4.2 Jumlah Lalu lintas di Selat Malaka per hari.....	46
Grafik 4.3 Populasi Kapal di Selat Malaka.....	46
Grafik 5.1 Aksi Pembajakan tahun 2004 menurut lokasi.....	81



DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Letak Selat Malaka dan Selat Singapura.....	36
---	-----------



DAFTAR SINGKATAN

EIA	<i>Energy Information Administration</i>
EIS	<i>Eye in the Sky</i>
IEG	<i>Intelligence Exchange Group</i>
IHO	<i>International Hydrographic Organization</i>
IMB	<i>Internasional Maritime Bereau</i>
IMCP	<i>Indonesia-Malaysia Coordinated Patrol</i>
IMO	<i>International Maritime Organization</i>
ISCP	<i>Indonesia-Singapore Coordinated Patrol</i>
MoU	<i>Memorandum of Understanding</i>
MSP	<i>Malacca Straits Patrol</i>
MSSP	<i>Malacca Straits Sea Patrol</i>
MSP-IS	<i>Malacca Straits Patrol Information System</i>
OASIS	<i>Open and Analysed Shipping Information System</i>
SLOC	<i>Sea Line Of Communication</i>
SLOT	<i>Sea Line Of Trade</i>
SMART	<i>Sense-Making Analysis and Research Tool</i>
SoP	<i>Standard Operating Procedures</i>
ToR	<i>Terms of Reference</i>
TTEG	<i>Tripartite Technical Experts Group</i>
VLCC	<i>Very Large Crude Carrier</i>

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pada runtuhnya perseteruan antara Amerika Serikat dan Uni Soviet, perkembangan aktor non-negara yang dibarengi dengan konflik *intra-state*, degenarsi lingkungan serta *cyber warfare*, perlahan tapi pasti mulai menggerus asumsi tentang ancaman keamanan tradisional yang selama dipahami. Dalam periode ini negara mulai sadar bahwa ancaman keamanan tidak hanya bisa datang dari kapabilitas militer negara lain, tetapi juga dari aktor lain seperti organisasi transnasional non-negara¹. Selain itu, ancaman juga bisa datang dari luar negara tersebut sehingga mengharuskan negara untuk bekerjasama dalam menangani ancaman tersebut.

Sebagian besar negara di Asia Tenggara merupakan negara maritim, dimana terdapat beberapa wilayah yang tidak terjangkau pengawasan maupun keamanannya. Sehingga inilah yang menyebabkan wilayah tersebut menjadi tempat untuk aktor maupun kegiatan transnasional yang dapat mengganggu keamanan negara. Aktor tersebut adalah teroris, dimana yang banyak tersebar di daerah Asia Tenggara adalah Jemaah Islamiyah dan juga kelompok Abu Sayyaf yang berada di Filipina. Banyak kegiatan yang dilakukan teroris di wilayah Asia Tenggara seperti penculikan, penyanderaan, dan khususnya pembajakan. Salah satu wilayah yang sering dijadikan tempat aktivitas teroris adalah Selat Malaka dan Selat Singapura yang telah di beri julukan sebagai “*black area*”. Dalam laporan *Internasional Maritime Bureau* tahun 2002 terdapat 258 kejahatan pembajakan dan terdapat 200 nelayan yang di sandera di Selat Malaka dan perairan

¹ Divya Srikanth. *Non-traditional Security Threats in 21st Century: A Review*. International Journal of Development and Conflict. 2014. Hal 60-68. Dalam <http://www.ijdc.org.in/uploads/1/7/5/7/17570463/2014junearticle4.pdf>. Diakses pada 20 September 2017.

sekitarnya². Dalam data laporan tahunannya mengenai *piracy and Armed Robbery Against Ships*, terdapat kenaikan di wilayah perairan Indonesia, Malaysia, dan Selat Malaka dari tahun 2000-2003. Di wilayah perairan Indonesia tahun 2000 terdapat pada angka 119 dan pada tahun 2003 ada pada angka 121. Pada perairan Malaysia tahun 2000 terdapat pada angka 21. Dan pada Selat Malaka tahun 2000 terdapat pada angka 75. Sedangkan untuk Selat Singapura dan Thailand terdapat kenaikan dan penurunan. Pembajakan di Selat Malaka juga menjadi perhatian global karena selain mempengaruhi keamanan di wilayah sekitarnya tetapi juga dapat berdampak pada ekonomi³.

Selat Malaka merupakan perairan yang terhitung penting di Asia Tenggara karena posisinya yang strategis sehingga merupakan salah satu perairan paling sibuk di dunia. Selat Malaka merupakan 'gateway' atau jalur masuk utama untuk kapal dagang atau tangker minyak yang berlayar dari barat ke arah timur atau sebaliknya dan juga merupakan jalur tercepat untuk rute ke Asia Timur dari Eropa, Afrika, dan Timur Tengah⁴. Terdapat lebih dari 100.000 kargo minyak melewati selat tersebut per tahun dan membawa 3.23 juta barel *crude oil*⁵ dan pada data tahun 2010 terdapat 74.000 kapal yang melewati Selat tersebut. Dengan adanya ancaman yang begitu besar di Selat Malaka maka dibutuhkan solusi yang tepat yaitu kerjasama negara dalam menangani ancaman tersebut. Oleh karena pentingnya kerjasama keamanan dalam menghadapi ancaman, maka dibutuhkan sebuah rezim untuk mewadahnya. Rezim sendiri menurut Krasner

² Andrew Forbes. *Asian Energy Security: Regional Cooperation in the Malacca Straits*. Dalam <http://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/PIAMA23.pdf>. Diakses pada 19 Februari 2018.

Forbes, Andrew, 2008. *Asian Energy Security: Regional Cooperation in the Malacca Strait*. Canberra: Sea Power Centre.

³ ICC International Maritime Bureau. *Piracy and Armed Robbery Against Ships*. Dalam https://www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/ICC_InternationalMaritimeBoard_Annual_Piracy_Report2004.pdf. Diakses pada 22 Juli 2018.

⁴ Zhang Xuegang. *South Asia and Energy, Gateway to Stability*. China Security. Vol. 3 No. 2. Halaman 9.

⁵ Jaswar M Rashidi dan A. Maimun. *Effect of oil spill Pollution in Malacca Straits to Marine Ecosystem*. Department of Aeronautical, Automotive, and Ocean Engineering Faculty of Mechanical Engineering University Teknologi Malaysia. Malaysia.

adalah prinsip, norma, aturan, dan prosedur pengambilan keputusan baik secara implisit maupun eksplisit yang diharapkan hadir untuk mengatur perilaku aktor atas isu – isu tertentu dalam hubungan internasional⁶. Menurut Hass, rezim mencakup seperangkat persamaan prosedur – prosedur, aturan – aturan, dan norma – norma. Sehingga dapat disimpulkan bahwa rezim menghasilkan sebuah kesepakatan.

Rezim internasional bertujuan untuk kepentingan masyarakat secara global dimana beranggotakan negara, maupun dapat bekerjasama juga dengan aktor non-negara. Rezim internasional dibentuk berdasarkan isunya masing – masing seperti rezim lingkungan, perdagangan, dan keamanan. Kerjasama Indonesia, Malaysia, Singapura dan Thailand dalam menangani ancaman kejahatan kriminalitas laut di Selat Malaka dan Selat Singapura penulis mengidentifikasi sebagai rezim keamanan internasional. Dimana rezim keamanan internasional menurut Ruggie adalah sekumpulan prinsip (keyakinan tentang fakta, penyebab, dan moralitas), norma (standar perilaku yang didefinisikan dalam bentuk hak dan kewajiban), aturan, dan prosedur (praktek untuk membuat dan mengimplementasikan pilihan bersama) yang menjadi pemenuhan tujuan bersama di suatu isu tertentu.

Kerjasama Indonesia, Malaysia, Singapura dan Thailand sudah terlaksana sejak tahun 1977 dimana ditandai dengan di bentuknya *Tripartite Technical Experts Group* (TTEG) dengan tujuan bahwa Selat Malaka dan Selat Singapura adalah navigasi internasional dan menjaga keamanan navigasi di selat, menjaga lingkungan maritim, dan memfasilitasi tempat transit yang aman di selat. Pertemuan tersebut dikatakan berhasil karena dapat membuktikan adanya *framework* kerja yang efektif dimana dapat mengukur koordinasi kerjasama yang dilakukan

⁶ Stephan Krasner. *Structural and Regime Consequences : Regime as Intervening Variabels*. 1982. Reprinted in Stephand D. Krasner. *International Regimes*. Ithaca New York : Cornell University Press. 1983. Diakses pada 29 November 2017.

negara pantai⁷. Seiring dengan berjalannya waktu dan tingginya tingkat kriminalitas laut dilaksanakan sebuah pertemuan yang ditujukan untuk keamanan regional. *The Shangri-La Dialogue*⁸ yang dilaksanakan pada tahun 2005 merupakan pertemuan yang berfokus pada faktor – faktor penting untuk keamanan maritim regional. Dimana pertemuan ini dikatakan berhasil dengan adanya implementasi berupa patroli gabungan antar negara, pengawasan teknologi, *capacity building* yang dilakukan oleh komunitas internasional, membangun kapabilitas untuk menyerang *base* dan sumber daya perompak, dan lain – lain. Salah satu *coordinated patrol* yang dapat diperhitungkan untuk dilaksanakannya pertemuan diatas yaitu patroli gabungan antara Indonesia, Malaysia, Singapura dan Thailand di Selat Malaka yang dibentuk pada tahun 2004. Pada awalnya patroli gabungan ini dianggap kurang fleksibel dalam penanganan masalah aktivitas kejahatan laut karena patroli yang dilakukan hanya di dalam wilayah negara masing-masing, sehingga memudahkan aktor kejahatan yaitu terorisme untuk melakukan kejahatann di negara A dan pergi untuk kabur di negara B sebagai contoh.

Terdapat rekap data laporan aktivitas kejahatan dalam ICC *International Maritime Bureau* pada tahun 2000 hingga tahun 2010 di Indonesia, Malaysia, Thailand, *Malacca Straits*, dan *Singapore Straits*⁹. Pada tahun 2000 hingga 2004 terdapat kenaikan dan penurunan angka aktivitas kejahatan yang cukup signifikan dimana terjadi di kelima wilayah yang telah dijabarkan. Di wilayah Indonesia angka tertinggi ada pada tahun 2003 dengan angka mencapai 121 angka kejahatan. Di wilayah Malaysia ada pada tahun 2004 dengan angka 9 angka kejahatan.

⁷ Marine Departement Malaysia. *Tripartite Technical Experts Group*. Dalam <http://www.cm-soms.com/index.php?p=component-info&id=1>. Diakses pada 23 Februari 2018.

⁸ Lydelle Amelia Joubert. *Maritime Terrorism, Piracy and Acts of Armed Robbery of Ships : Southeast Asia and Africa*, 2000 – 2008. Halaman 169. Dalam <https://repository.up.ac.za/bitstream/handle/2263/26897/dissertation.pdf?sequence=1>. Diakses pada 22 Februari 2018.

⁹ ICC International Maritime Bureau. *Piracy and Armed Robbery Againts Ships, Annual Report*. Dalam http://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2008.pdf dan http://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2010.pdf. Diakses pada 20 Februari 2018.

Di wilayah Thailand pada tahun 2004 ada pada angka 4 angka kejahatan. Di wilayah *Malacca Straits* pada tahun 2004 ada pada angka 38 angka kejahatan. Dan di wilayah *Singapore Straits* pada tahun 2004 ada pada angka 8 angka kejahatan¹⁰.

Dapat dilihat di lima wilayah yang telah dijabarkan terdapat kenaikan angka kejahatan. Dan dengan kenaikan angka kejahatan laut di tiga negara dan Selat Malaka dan Singapura, ketiga negara dan Thailand sebagai negara observer melaksanakan pertemuan - pertemuan lain di tahun berikutnya untuk menetapkan kesepakatan sehingga patroli gabungan lebih efektif. Pertemuan pertama dilakukan di Batam pada Agustus 2005 dimana dalam pertemuan tersebut, tiga menteri luar negeri mendiskusikan masalah keamanan bernavigasi, keamanan wilayah, keamanan maritim di Selat Malaka. Pada pertemuan tersebut dihasilkan *Batam Joint Statement of Tripartite Ministerial Meeting*¹¹. *Jakarta Meeting*¹² adalah pertemuan kedua dilakukan di Jakarta pada bulan September 2005. Pertemuan tersebut dilakukan untuk meningkatkan keamanan dan pembahasan mengenai proposal *cooperative mechanism*¹³. *Kuala Lumpur Meeting*¹⁴ adalah pertemuan ketiga dilakukan di Kuala Lumpur pada September 2006. Dan *Singapore Meeting*¹⁵ pertemuan keempat dilakukan di Singapura pada September 2007. Setelah dilaksanakan pertemuan – pertemuan tersebut dan dibentuk kesepakatan – kesepakatan di setiap pertemuan, dibentuklah sebuah *Terms of Reference Joint Coordinating Committee* yang merupakan amandemen pertama untuk merangkum kesepakatan – kesepakatan. Dokumen tersebut di tanda

¹⁰ Ibid.

¹¹ Robert Beckman. *The 8th Science Council of Asia Conference*. Qingdao, China. 2008. Halaman 6.

¹² Ibid.

¹³ Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. *Singapore Meeting on The Straits of Malacca and Singapore: Enhancing Safety, Security and Environmental Protection, Singapura, 4 – 6 September 2007*. Dalam <https://www.kemlu.go.id/id/berita/siaran-pers/Pages/Singapore-Meeting-on-The-Straits-of-Malacca-and-Singapore-Enhancing-Safety-Security-and-Environment.aspx>. Diakses pada 26 Februari 2018.

¹⁴ International Maritime Organization. *Protection of Vital Shipping Lanes : The Kuala Lumpur Meeting*. 2006. Halaman 1-16.

¹⁵ International Maritime Organization. *Protection of Vital Shipping Lanes : The Singapore Meeting*. 2007. Halaman 1-17.

tangani pada 18 September 2008 oleh panglima militer tertinggi keempat negara Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand¹⁶, dimana setelah menjadi *observer* Thailand masuk menjadi negara tetap.

Dengan adanya rezim *Malacca Strait Patrol* patroli terkoordinasi yang dilakukan, angka pembajakan dan perampokan laut menurun di Selat Malaka dan Selat Singapura. Dapat dilihat dari data IMB yang telah penulis olah, dari tahun 2004 hingga tahun 2010, angka kejahatan kriminalitas laut menurun dengan angka kejahatan kriminalitas laut yaitu 2. Sedangkan di wilayah laut masing – masing negara juga mengalami penurunan hingga tahun 2008 - 2009¹⁷. Selain itu didalam *framework* kerjasama keempat negara ini terdapat tiga program kegiatan yang tergabung dalam *Malacca Strait Patrol* yang merupakan kegiatan utama dalam penumpas pembajakan dan perampokan. Yang pertama adalah *Malacca Straits Sea Patrol* (MSSP), *Eye in the Sky* (EIS), dan *Intelligence Exchange Group* (IEG). Keitga program tersebut dipakai untuk memfasilitasi kerjasama yang terkoordinasi antara negara – negara anggota dan dilaksanakan secara teratur sehingga berdampak efektif dalam kerjasama kemanan tersebut.

Penelitian mengenai kerjasama keempat negara ini menjadi penting karena dengan aktivitas kejahatan di wilayah ketiga negara maupun di Asia Tenggara merupakan salah satu kejadian yang menyita perhatian dunia. Selain itu Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan selat yang penting bagi pelayaran dan perdangan dunia sehingga jika banyak aktivitas kejahatan di wilayah tersebut negara – negara juga akan terkena dampak dalam sisi ekonomi. Disisi lain kerjasama antara Indonesia, Malaysia, Singapura dan Thailand diatas dijadikan sebagai model *framework* kerjasama di Selat Sulu yang ideal dan diadopsi. Pada 2008, *IMO Secretary* yaitu

¹⁶ *Terms of Reference Joint Coordinating Committe. Thailand. 2008. Halaman 1-14.*

¹⁷ ICC International Maritime Bureau. *Piracy and Armed Robbery Againts Ships : Annual Report*. Dalam http://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2010.pdf dan http://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2008.pdf . Diakses pada 1 Mei 2018.

General Efthimios Mitropoulos juga membuat MSP sebagai model untuk kerjasama dalam *Gulf of Aden Piracy Problem*. Selain itu pada tahun 2012, MSP juga mendapatkan penghargaan dari US Pasific Command¹⁸. Dengan penjabaran diatas, penulis menyimpulkan bahwa kerjasama antara Indonesia Malaysia, Singapura, dan Thailand merupakan kerjasama yang menarik untuk diteliti dan bagaimana keefektifan dari rezim tersebut dalam menanggulangi tindak kriminalitas laut di Selat Malaka dan Selat Singapura. Dengan mengambil kesimpulan demikian, penulis telah secara tidak langsung mengambil kacamata efektivitas untuk melihat perkembangan sebuah rezim. Sejalan dengan hal tersebut, penulis merasa bahwa analisa tentang efektivitas rezim ini akan menjadi tema yang cukup menarik. Maka dari itu penulis mengajukan penelitian dengan Judul **“Efektivitas Rezim Malacca Straits Patrol antara Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand dalam Mengatasi Pembajakan dan Perompakan Laut di Selat Malaka dan Selat Singapura pada Periode Tahun 2004 - 2010 ”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, penulis merumuskan masalah penelitian sebagai berikut:

Bagaimana efektivitas *Malacca Straits Patrol* yang merupakan kerjasama Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand dalam mengatasi pembajakan dan perompakan laut di Selat Malaka dan Selat Singapura pada periode tahun 2004-2010?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui bagaimana efektivitas *Malacca Straits Patrol* yang merupakan rezim keamanan kerjasama antara Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand guna

¹⁸ Koh Swee Lean Collin. *The Malacca Straits Patrols: Finding Common Ground*. Dalam <https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2016/04/CO16091.pdf>. Diakses pada 12 Maret 2018.

mengatasi pembajakan dan perompakan laut di Selat Malaka dan Selat Singapura pada periode tahun 2004-2010.

2. Untuk mengetahui faktor apa saja yang menjadi pendukung serta faktor yang mendorong efektivitas rezim keamanan guna mengatasi masalah tindak pembajakan dan perompakan di Selat Malaka dan Selat Singapura pada periode tahun 2004-2010.

1.4 Manfaat Penelitian

Penulis berharap penelitian ini dapat memberikan manfaat, baik dalam segi akademis maupun segi praktis, antara lain:

1. Manfaat Akademis
 - a. Memperoleh pengetahuan dan pemahaman mengenai pertemuan kerjasama keamanan.
 - b. Memperoleh pengetahuan dan pemahaman mengenai rezim internasional yang efektif untuk mengatasi pembajakan dan perompakan di laut.
 - c. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan ilmu dan pengetahuan bagi studi Hubungan Internasional serta dapat menjadi referensi bagi peneliti yang bertujuan untuk mengadakan penelitian dengan fenomena serupa.
2. Manfaat Praktis
 - a. Memberikan keterampilan dalam melakukan penulisan terkait penelitian dalam bentuk skripsi.
 - b. Penelitian ini diharapkan mampu memberikan informasi dan pengetahuan serta menjadi bahan kajian, khususnya dalam studi Hubungan Internasional.

BAB II

KERANGKA KONSEPTUAL

Pada kerangka konseptual akan dibahas dengan beberapa bagian dimana terdiri dari studi terdahulu yang akan digunakan penulis untuk pembandingan dengan karya ilmiah penulis sendiri. Bagian selanjutnya yaitu konsep dimana penelitian penulis memakai konsep efektivitas rezim oleh Arild Underdald yang dipakai untuk meneliti *Malacca Straits Patrol* sebagai rezim keamanan antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Selain itu terdapat juga pengoperasian konsep untuk implementasi konsep terhadap studi kasus yang penulis angkat.

2.1 Studi Terdahulu

Pada tulisan ini penulis akan mengambil studi yang sudah pernah dilakukan sebelumnya. *Studi pertama* yang penulis gunakan adalah sebuah tesis Naval Post Graduate School yang merupakan tulisan Alfred Daniel Matthews dengan judul *Indonesian Maritime Security Cooperation in the Malacca Straits*¹. Dalam tesis tersebut, Matthews menganalisis mengenai kerjasama dimana fokus penelitiannya adalah Indonesia. Dalam penelitiannya dapat dilihat bagaimana pandangan Indonesia mengenai kerjasama regional yang mempengaruhi kebijakan Indonesia dalam kerjasama multilateral di Selat Malaka. Selain itu dapat dilihat bagaimana pentingnya kedaulatan wilayah bagi Indonesia dalam Selat Malaka mengingat banyaknya konflik yang terjadi karena adanya perebutan wilayah khususnya dengan Malaysia. Dalam tesisnya, Matthew juga merekomendasikan beberapa poin sehingga kerjasama di Selat Malaka lebih kuat seperti *user state* juga harus ikut menjaga keamanan maritim di Selat Malaka dengan

¹ Alfred Daniel Matthews. *Indonesian Maritime Security Cooperation in the Malacca Straits*. Dalam https://calhoun.nps.edu/bitstream/handle/10945/45897/15Jun_Matthews_Alfred.pdf?sequence=1. Diakses pada 20 November 2018.

membantu kapasitas ekonomi Indonesia dalam melawan kemiskinan yang merupakan titik penting tumbuhnya kejahatan perompakan dan pembajakan. Dalam studi terdahulu pertama terdapat persamaan dan perbedaan yang dapat membantu penulis dalam memperkaya penelitian. Persamaannya adalah tulisan Matthews dan penulis meneliti bagaimana kerjasama yang terjadi untuk menanggulangi angka kejahatan laut di Selat Malaka sehingga dapat memberikan penulis gambaran mengenai kerjasama tersebut. Sedangkan perbedaannya adalah Matthews melihat dari sudut pandang Indonesia dan bagaimana kerjasama multilateral tersebut terhadap kebijakan domestik Indonesia. Sedangkan penulis melihat dari sudut pandang kerjasama Indonesia, Malaysia, dan Singapura dan memakai konsep efektivitas rezim milik Underdald.

Studi kedua yang penulis gunakan adalah tulisan dari Andrea Bianchi pada tahun 2006 yang dipublish oleh *European Journal of International Law*, 2006 silam.² Seperti halnya pada studi pertama, tulisan ini dipilih sebab memiliki persamaan dalam konteks tema yang diangkat. Hanya saja dalam tulisan ini Bianchi tidak hanya berhenti pada proses pengukuran efektivitas sebuah rezim. Dengan meletakkan *UN-Security Council's on Anti-terror* sebagai objek penelitian dan seluruh anggota di dalamnya sebagai sumber data, Bianchi berusaha melakukan evaluasi dari sisi legal untuk menciptakan sebuah sistem rezim yang kohesif dalam rangka menghadapi ancaman terror. Untuk itu pembahasan dalam konteks legitimasi sang rezim pun menjadi kacamata analisis dalam tulisan Bianchi ini.

Dari analisa yang dilakukan Bianchi menyimpulkan bahwa existensi *UN-Security Council's on Anti-terror* merupakan sebuah keberadaan *de facto* yang memalukan. Makasudnya, dalam konteks implementasi pengejaran objektif, *UN-Security Council's on Anti-terror* tidak mampu menjadi sebuah instrumen yang mampu menciptakan hukum legimitat guna memaksa

² Andrea Bianchi. "Assessing the Effectiveness of the UN Security Council's Anti-terrorism Measures: The Quest for Legitimacy and Cohesion." *European Journal of International Law*, Volume 17, Issue 5 (2006): 881-919. Dalam <https://doi.org/10.1093/ejil/chl032>. Diakses pada 5 November 2017.

order bagi para anggotanya. Lebih lanjut, Bianchi juga menyatakan bahwa hal ini tidak bisa lepas dari karakteristik dari rezim itu sendiri. Sebab pada dasarnya *UN-Security Council's on Anti-terror* hanya lah sebuah *self-contained treaty-based system*. Sebuah sistem *treaty* yang mendasarkan proses perijinan terhadap sebuah tindakan pada proses pengambilan keputusan secara konsensus.

2.2 Kajian Teoritis

Sebelum masuk dalam konsep efektivitas rezim milik Arild Underdald, perlunya penjelasan mengenai rezim itu sendiri. Stephen Krasner menjelaskan dalam artikel dengan judul *Structural Causes and Regime Consequences: Regime as Intervening Variables* tahun 1982, mendefinisikan rezim internasional sebagai prinsip, norma, aturan, dan proses pembuatan keputusan yang dibentuk untuk mengatur tindakan anggotanya yang sesuai dengan masalah yang ingin diselesaikan. Dimana rezim internasional dapat berbentuk implisit atau eksplisit. Terdapat empat komponen rezim internasional diatas yaitu³:

1. Prinsip yang merupakan kepercayaan atas fakta, sebab akibat, dan kejujuran.
2. Norma yang merupakan standar perilaku yang dijelaskan dalam hak dan kewajiban.
3. Aturan yang merupakan keputusan serta larangan spesifik terkait dengan norma yang berlaku.
4. Prosedur pengambilan keputusan yang merupakan praktek dalam pembuatan kebijakan dan pengimplementasian keputusan bersama.

³ Stephen Krasner. *Structural Causes and Regime Consequences: Regime as Intervening Variables*. *International Organization*. 36.2. 1982. Halaman 185-205. Dalam <<http://www.ir.rochelleterman.com/sites/default/files/krasner%201982.pdf>>.

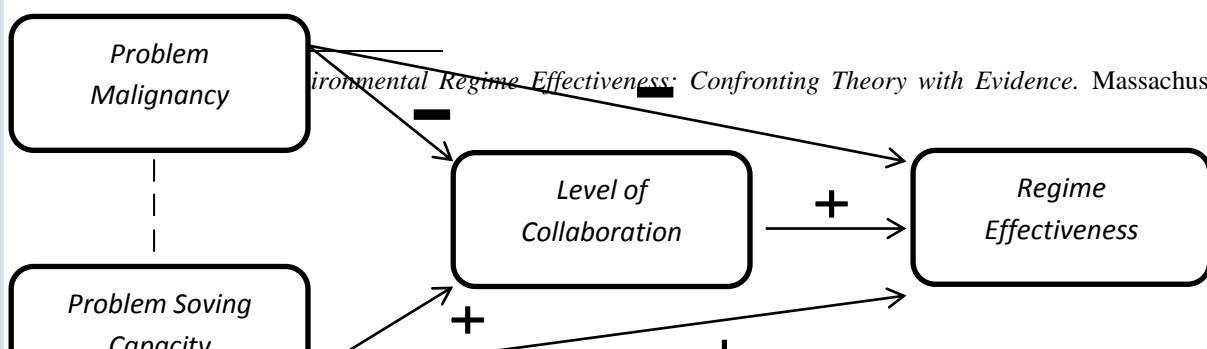
2.2.1 Teori Efektivitas Rezim

Penulis menggunakan teori efektivitas rezim oleh Arild Underdald dalam bukunya yang berjudul *Environmental Regime Effectiveness: Confronting Theory with evidence*, dimana teori ini dapat diaplikasikan dalam berbagai macam rezim seperti lingkungan, ekonomi, dan juga keamanan⁴.

Berangkat dari kesimpulan yang menyatakan bahwa, kebanyakan dari permasalahan yang harus dihadapi oleh para pembuat kebijakan saat ini adalah isu-isu yang memaksa mereka untuk bertindak secara kolektif. Dari fenomena tersebut Underdall percaya bahwa, memang, solusi dan tindakan kolektif bisa dicapai. Dimana Underdall melihat rezim pasti ada yang berhasil dalam implementasinya tetapi juga ada yang gagal. Dalam teori efektivitas rezim ini, rezim akan dinilai efektif jika dapat menyelesaikan masalah yang mendasari awalnya pembentukan rezim⁵.

Untuk itu, dalam tulisan ini, Underdall memiliki tujuan utama untuk memetakan kondisi mana saja yang mungkin bisa mendorong kesuksesan dan kegagalan sebuah rezim. Guna mencapai tujuan tersebut titik awal pembahasan yang Underdall lakukan adalah dengan berpijak pada dua penyebab yaitu bagaimana karakter masalah tersebut dan kemampuan dalam penyelesaian masalah. Teori efektivitas rezim menurut Arild Underdald secara garis besar terdapat tiga konsep yaitu variabel dependen yang disebut *the concept of regime effectiveness*, variabel independen yang disebut determinan efektivitas rezim, dan variabel *intervening*, dimana masing – masing konsep tersebut juga memiliki variabel dan indikator masing – masing. Skema dapat dilihat pada bagan dibawah ini :

Bagan 2.1. Skema Model Tiga Konsep Teori Efektivitas Rezim



Environmental Regime Effectiveness: Confronting Theory with Evidence. Massachusetts: The

Sumber: Underdal, Arild. *Environmental Regime Effectiveness: Confronting Theory with Evidence*.

Dalam bagan diatas, dapat dilihat bahwa variabel karakter masalah dapat memberikan efek yang negatif bagi rezim, sedangkan variabel kemampuan penyelesaian masalah memberikan efek positif untuk bagi rezim sehingga nanti dapat diukur efektivitas sebuah rezim. Selain itu juga terdapat variabel *intervening* yang juga dapat mempengaruhi variabel dependen dan independen dan dapat juga berpengaruh pada efektivitas rezim. Menurut Underdald terdapat dua penyebab yang dapat mempengaruhi tingkat keberhasilan sebuah rezim, dimana rezim tersebut dapat dikatakan berhasil atau gagal yaitu pertama adalah karakter masalah apakah termasuk kedalam permasalahan yang rumit atau masalah yang mudah untuk diselesaikan. Kedua, adalah kemampuan dalam menyelesaikan masalah yang berkaitan dengan sumberdaya dan pembagian kekuasaan.

2.2.1.1 Dependent Variabel: The Concept of Regime Effectiveness

Dalam varibel dependen, Underdal menjelaskan bahwa untuk mengevaluasi efektivitas sebuah rezim berarti melakukan perbandingan rezim tersebut dengan beberapa standar dasar kesuksesan sebuah rezim. Pemahaman tersebut adalah dasar untuk menjelaskan teori efektivitas rezim oleh Underdal, sehingga ada tiga pertanyaan yang diperhatikan yaitu pertama objek mana yang harus dievaluasi. Kedua, standar apa yang harus digunakan untuk mengevaluasi objek tersebut. Dan ketiga, bagaimana cara membandingkan objek tersebut dengan standar atau dapat

dikatakan cara pengukuran seperti apa yang harus dilakukan untuk mengaitkan nilai efektivitas dengan rezim tertentu⁶.

Konsep ini memiliki 5 variabel yaitu *output*, *outcome*, *impact*, *behavioral change*, dan *technical optimum*. Dimana *output*, *outcome*, *impact* berfungsi sebagai objek untuk menilai efektivitas rezim. Sedangkan, *behavioral change* dan *technical optimum* menjelaskan akibat dari terbentuknya rezim yang dibentuk untuk menyelesaikan masalah yang ingin diselesaikan⁷.

2.2.1.1.1 Output

Variabel ini disebut pembentuk rezim, dimana secara pembagian waktu dibagi menjadi dua indikator. Pertama adalah proses dari pembuatan rezim yang merupakan latar belakang atau sejarah pembentukan. Kedua, keluaran formal atau *output* dimana dapat berbentuk aturan, program, dan pengorganisasian yang disepakati oleh anggota dan dapat diwujudkan⁸. *Output* yang terbentuk dari proses biasanya berbentuk tertulis, tetapi juga dapat berbentuk tidak tertulis. Contoh dari *output* adalah norma, deklarasi, prinsip – prinsip, konvensi, *treaty*, *rules of law*, dan lain – lain. Terdapat penandatanganan rezim dan adanya langkah – langkah domestik yang terkait dengan rezim seperti adanya ratifikasi oleh masing – masing anggota.

2.2.1.1.2 Outcome

Variabel ini merupakan implementasi rezim internasional yang telah dibentuk. Dalam variabel ini pula terdapat adanya perubahan perilaku dari target yang dikenai oleh ketentuan rezim yang dapat berupa penghentian tindakan yang dilakukan sebelum adanya rezim atau tindakan yang sebelum rezim ada tidak dilakukan. Adanya perubahan

⁶ Ibid. Hal. 10-20

⁷ Ibid

⁸ Ibid. Halaman 6.

atau langkah – langkah domestik yang diambil sehingga dapat mencapai tujuan yang ingindicapai oleh rezim internasional⁹.

2.2.1.1.3 *Impact*

Variabel ini menjelaskan dampak dan pengaplikasian rezim dalam menangani masalah dimana masalah tersebut merupakan alasan terbentuknya rezim tersebut. Dalam proses ini terlihat adanya perubahan kebiasaan sebuah negara dimana negara mengikuti atau tidak mengikuti rezim internasional yang diikuti. Dalam proses ini juga dapat dilihat respon dan akibat dari adanya implementasi rezim berdampak terhadap permasalahan yang ingin diselesaikan¹⁰.

2.2.1.1.4 *Behavioral Change*

Variabel ini menjelaskan adanya perubahan perilaku negara anggota rezim internasional yang diikuti atau diratifikasi. Variabel ini menuntut untuk menilai perubahan yang telah dijelaskan pada variabel *outcome*. Dimana penilaian tersebut melihat apakah negara anggota patuh atau tidak patuh terhadap peraturan dan ketentuan rezim. Jika patuh maka akan berdampak positif sehingga rezim dapat dianggap efektif, sebaliknya jika tidak patuh maka rezim dianggap tidak efektif

2.2.1.1.5 *Technical Optimum*

Variabel ini menjelaskan kondisi negara dalam rezim internasional terhadap pencapaian yang diharapkan oleh rezim yang disebut *collective optimum*. *Collective optimum* merupakan sebuah kondisi dimana semua regulasi dan aturan dilaksanakan dengan sangat optimal. Variabel ini menuntut penulis untuk menilai apakah rezim

⁹ Ibid.

¹⁰ Ibid.

internasional berhasil untuk menghasilkan keadaan sesuai dengan tujuan awal pembentukan rezim¹¹.

2.2.1.2 Independent Variabel: Determinan Efektivitas Rezim

2.2.1.2.1. *Problems Malignancy*

Variabel ini menjelaskan bagaimana karakter permasalahan yang dihadapi dalam sebuah rezim internasional. Dalam melihat *problems malignancy* terdapat tiga parameter yaitu *incongruity*, *assymetry*, dan *cumulative cleavages*. Dimana *incongruity* menjelaskan adanya perbedaan penilaian terhadap permasalahan dari anggota rezim. *Assymetry* menjelaskan adanya kepentingan yang bertolak belakang diantara anggota. Dan *cumulative cleavages* menjelaskan adanya akumulasi perbedaan yang ada diantara anggotayang mengakibatkan perpecahan dan membentuk kubu – kubu didalam rezim¹². Masing – masing karakter masalah memiliki karakterisik yang dijelaskan pada tabel dibawah :

Tabel 2.1 : Karakteristik Karakter Masalah

<i>Malign : Problems of Incongruity</i>	<i>Benign : Problems of Coordination</i>

¹¹ Ibid. Halaman 52-54.

¹² Ibid.

<p><i>Asymmetry</i>: adanya perbedaan kepentingan nasional masing - masing negara anggota dalam sebuah rezim. Dimana dapat dilihat melalui regulasi yang dijalankan tidak mencakup semua kepentingan negara anggota.</p>	<p><i>Symmetry or indeterminate distribution</i>: adanya persamaan kepentingan nasional antar negara anggota dalam sebuah rezim. Dimana dapat dilihat melalui regulasi yang dijalankan mencakup semua kepentingan negara anggota.</p>
<p><i>Cumulative cleavages</i>: akumulasi dari perbedaan - perbedaan yang terjadi di antara negara sehingga memicu adanya perpecahan dan membentuk kubu - kubu dalam rezim internasional</p>	<p><i>Cross-cutting cleavages</i>: akumulasi dari kompromi antar negara sehingga menjadi sumber persatuan dalam rezim internasional.</p>

Sumber: Diolah penulis dari Underdal, Arild. *Environmental Regime Effectiveness: Confronting Theory with Evidence*. Massachusetts: The MIT Press, 2002.

2.2.1.2.2 *Problems Solving Capacity*

Variabel ini menjelaskan bahwa masalah dapat dipecahkan dengan lebih efektif karena rezim di tangani oleh sebuah institusi atau sistem yang lebih kuat atau karena rezim dibantu dengan keterampilan atau energi yang lebih besar. *Power* dan *skill* rezim merupakan kunci dari penyelesaian sebuah masalah. Dalam variabel ini terdapat tiga indikator, sebagai berikut¹³ :

1. *Institutional Setting*

Institutional Setting dibagi ke dalam dua notasi yang berbeda, yaitu institusi sebagai arena dan institusi sebagai aktor. Dimana institusi sebagai arena adalah sebagai lembaga formal memfasilitasi kerjasamadan meningkatkan efektivitas rezim, dimana

¹³ Ibid.

mendorong aktor untuk mengadopsi normas –norma yang disebarkan. Indikator ini dapat dilihat dari parameter *decision rule for substantive*, dimana bagaimana peraturan keputusan formal dalam rezim diputuskan, apakah melalui konsensus atau kebulatan, atau keputusan mayoritas dengan hak reservasi atau tidak¹⁴.

Sedangkan *institutional setting* sebagai aktor adalah institusi dapat mengatasi masalah dengan berdasarkan kapasitasnya sebagai aktor dengan adanya minimal hubungan internal (adanya kesatuan), otonomi, sumber daya, dan kegiatan eksternal. Terdapat dua parameter yaitu *role of secretariat* dan *role of conference president and committee chairs*. Pertama, *role of secretariat* dimana memiliki peran untuk bekerjasama dan memecahkan permasalahan yang dihadapi, dengan mengingat aktor memiliki kepentingan dan preferensi yang berbeda - beda. Underdald menjelaskan bahwa, tujuan dari indikator ini adalah untuk menjelaskan peran dari sekretariat rezim internasional. Tetapi Underdald juga menjelaskan bahwa terdapat rezim yang tidak memiliki sekretariat. Sekretariat memiliki peran untuk fungsi yang penting yaitu untuk pencatatan dan pemantauan, administrasi, politis, dan finansial, dimana akan membuat rezim lebih efektif. Sebaliknya jika rezim tidak memiliki sekretariat akan membuat rezim lebih tidak efektif dengan menghilangkan fungsi – fungsi diatas. Jika terdapat sekretariat, apakah fungsinya hanya sebagai perkantoran dan pencatatan, atau fungsinya hingga memantau anggota, fungsi politis dimana sebagai mediator yang memberikan masukan atau saran politis, atau mungkin tidak ada sekretariat sama sekali¹⁵.

¹⁴ Ibid. Halaman 481.

¹⁵ Ibid.

Kedua, *role of conference president and committee chairs* dimana pemimpin konferensi dan komite memiliki peran yaitu menjadi pimpinan sistem formal yang memiliki otoritas. Dalam parameter ini dilihat bagaimana peran dari pemimpin konferensi dan komite apakah menjalankan fungsinya untuk mengatur jalannya pertemuan tanpa memiliki peranan untuk memberikan masukan politik, atau peran mediator yang dapat memberikan ide dan solusi¹⁶. Peranan dari pemimpin konferensi dan komite dapat menentukan efektivitas sebuah rezim atau tidak, dimana jika pemimpin memiliki peran aktif dalam memberikan ide atau solusi terhadap permasalahan maka rezim akan semakin efektif. Sebaliknya, jika pemimpin konferensi dan komite tidak berperan aktif dan tidak memberikan ide atau solusi terhadap masalah, dimana perannya hanya moderator maka rezim akan semakin tidak efektif¹⁷.

2. *Distribution of Power*

Power atau kekuasaan memiliki arti dimana adanya kontrol terhadap dirinya atau aktor lain. Dalam indikator ini terdapat tiga bentuk dari distribusi kekuasaan yaitu *unipolar*, *bipolar*, dan *multipolar*. Dimana kekuasaan unipolar adalah satu aktor memiliki kekuasaan mengontrol keadaan dan mempengaruhi aktor yang lain agar dapat mencapai kepentingan pribadi. Kekuasaan bipolar adalah terdapat dua aktor utama yang memiliki kekuasaan untuk mengontrol keadaan dan mempengaruhi aktor lain. Dan kekuasaan multipolar adalah terdapat lebih dari dua aktor yang memiliki kekuasaan untuk mengontrol keadaan dan mempengaruhi aktor lain¹⁸. Menurut Underdald, distribusi kekuasaan dapat berpengaruh terhadap efektivitas sebuah rezim. Jika terdapat kekuasaan unipolar maka akan memberikan dampak positif, dimana hanya ada satu kekuasaan

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Ibid.

sehingga mempercepat pengambilan keputusan terhadap masalah dan terciptanya *collective decision*. Sedangkan jika terdapat kekuasaan bipolar atau multipolar akan memberikan dampak negatif, dimana terdapat banyak aktor yang memiliki kekuasaan dan kepentingan sehingga lebih sulit mencapai *collective decision*¹⁹.

Selain itu terdapat kecondongan kekuasaan atau *power skew* dalam indikator ini, yang dibagi menjadi 3 yaitu *laggards* (lamban), *intermediates*, dan *pushers* (ambisius). Dalam *laggards* (lamban), negara anggota mendukung tindakan – tindakan pengaturan rezim yang lemah sehingga membuat rezim tidak efektif. Dalam *intermediates*, negara anggota berada dalam posisi diantara *laggards* dan *pushers*. Dalam *pushers* (ambisius) adalah negara anggota mendukung tindakan – tindakan pengaturan rezim yang kuat agar rezim tetap efektif²⁰.

3. *Skill and Energy*

Skill and Energy lebih baik dialokasikan kepada kepemimpinan instrumental karena kepemimpinan formal sudah dijelaskan. Kepemimpinan instrumental diperoleh melalui jaringan transnasional yang disebut komunitas epistemik dimana berkontribusi dan membantu meningkatkan keefektivitasan rezim dengan cara memperkuat basis pengetahuan konsensus yang dirancang dan dioperasikan oleh rezim.

Indikator *skill and energy* memiliki parameter *instrumental leadership : epistemic communities* atau komunitas epistemik yang merupakan jaringan profesional informal yang memiliki keahlian dan kompetensi dalam suatu bidang, serta memiliki pengetahuan terkait kebijakan dan kompetensi dalam suatu bidang atau isu tersebut. Dimana tersedianya *entrepreneurial leadership* oleh *delegates* atau *delegations*. *Entrepreneurial*

¹⁹ Ibid.

²⁰ Ibid.

leadership dipahami sebagai upaya diplomasi dalam tahap negosiasi dimana lebih fokus terhadap peran sebagai *political engineering of effective solution*, atau rekayasa politik yang efektif. Dimana terdapat tiga hal yaitu membuat solusi yang layak secara politis dimana berkaitan dengan *institutional setting*, merancang pengaturan kelembagaan yang kondusif untuk pengembangan, adopsi, dan pengimplementasian solusi yang efektif, dan strategi aktor yang efektif dapat mendorong kerja sama antar aktor yang terkait. Komunitas epistemik setidaknya harus memiliki salah satu dari ketiga fungsi diatas agar dapat berkontribusi positif dalam meningkatkan efektivitas rezim²¹.

Dalam sebuah rezim dapat dilihat bagaimana kepemimpinan dari *instrumental leadership* apakah kuat atau lemah, atau bahkan jika kepemimpinan itu sama sekali tidak ada dalam sebuah rezim. Penjelasan diatas bertujuan untuk menjelaskan ada atau tidaknya *instrumental leadership* berpengaruh dengan keefektivitasan sebuah rezim. Jika ada maka akan berdampak positif terhadap keefektivitsan rezim, dan jika tidak ada maka akan berdampak negatif.

2.2.1.3 Intervening Variabel: Level of Collaboration

Dalam variabel *intervening* terdapat *level of collaboration* dimana konsep ini menjelaskan apakah kerjasama dapat membuat rezim menjadi lebih baik dengan adanya penilaian dengan *six-point ordinal scale*²² yang dipengaruhi oleh karakter permasalahan dan kemampuan penyelesaian masalah. Konsep ini juga memiliki kontribusi positif dimana dapat meningkatkan kefeektivitasan sebuah rezim. Terdapat skala dengan 6 poin dari *level of collaboration*, sebagai berikut :

1. Pertimbangan-pertimbangan bersama tanpa adanya tindakan bersama.

²¹ Ibid.

²² Ibid. Halaman 7

2. Koordinasi tindakan secara diam – diam.
3. Koordinasi tindakan berdasarkan aturan atau standar yang dirumuskan secara eksplisit, namun implementasi berada sepenuhnya di tangan pemerintah negara masing - masing. Namun tidak ada penilaian terpusat akan efektivitas dari sebuah tindakan tersebut.
4. Koordinasi tindakan berdasarkan aturan atau standar yang dirumuskan secara eksplisit, namun implementasi berada sepenuhnya di tangan pemerintah sebuah negara dan terdapat penilaian terpusat akan efektivitas dari sebuah tindakan.
5. Koordinasi yang terencana, dikombinasikan dengan implementasi pada level nasional. Didalamnya terdapat penilaian terpusat akan efektivitas sebuah tindakan.
6. Koordinasi dengan perencanaan dan implementasi yang menyeluruh dan terintergrasi, disertai dengan adanya penilaian efektivitas yang terpusat.

Rezim yang diteliti akan di analisis menggunakan skala diatas dilihat dari faktor – faktor yang mempengaruhi yaitu ada atau tidaknya *joint deliberation*, *coorditaion of action*, *explicit formulated rules or standards*, *centralized appraisal*, *coordinated planning*, dan *integrated planning and implementation*. Jika sebuah rezim berada pada skala 1 maka rezim tersebut merupakan rezim yang tidak efektif karena tidak adanya faktor – faktor yang terpenuhi. Sedangkan jika rezim berada pada skala 6, maka rezim tersebut efektif karena memenuhi semua faktor dari skala.

2.3. Operasionalisasi Konsep

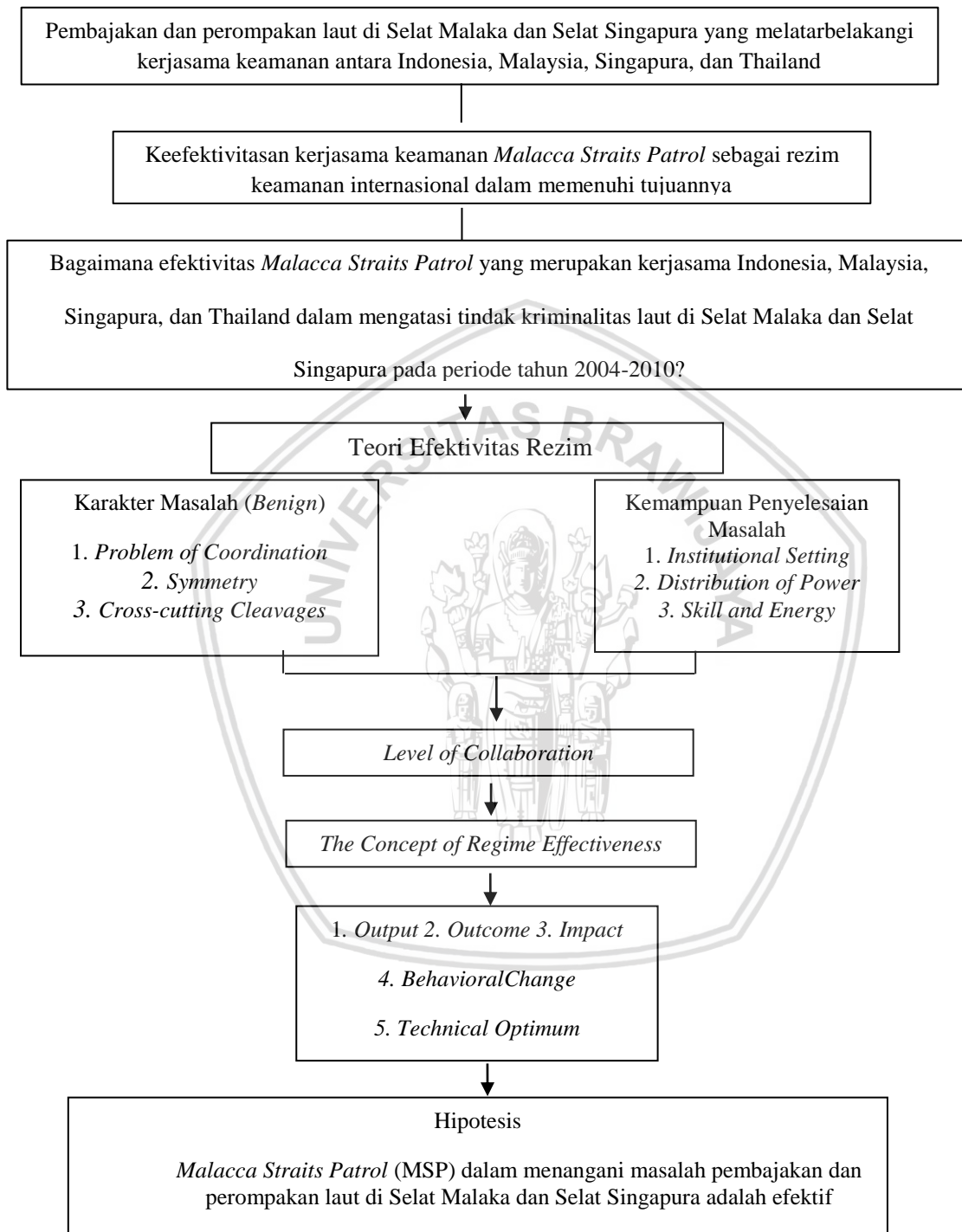
Tabel 2.2 Operasionalisasi Teori

	Variabel	Indikator	Operasionalisasi
<i>The Concept of Regime Effectiveness</i>	<i>Output</i>	1. Proses pembuatan rezim internasional	Latar belakang dibentuknya <i>Malacca Straits Patrol</i> sebagai rezim internasional
		2. Keluaran formal yang membentuk sebuah rezim internasional	1. Norma dalam dibentuknya <i>Malacca Straits Patrol</i> 2. Prinsip dalam dibentuknya <i>Malacca Straits Patrol</i> 3. Aturan dalam dibentuknya <i>Malacca Straits Patrol</i> 4. Proses pembuatan kebijakan dalam dibentuknya <i>Malacca Straits Patrol</i>
	<i>Outcome</i>	Implementasi rezim internasional oleh anggota	Adanya perubahan pola kerjasama negara anggota <i>Malacca Straits Patrol</i> yaitu dari bilateral menjadi multilateral
	<i>Impact</i>	Keadaan anggota merespon perubahan tindakan anggota	Munculnya koordinasi antara negara anggota <i>Malacca Straits Patrol</i> dalam mengatasi pembajakan dan perompakan laut di Selat Malaka dan Selat Sulu
	<i>Behavioral Change</i>	Perubahan perilaku anggota rezim yang diatur oleh rezim internasional	Munculnya <i>trust</i> negara anggota <i>Malacca Straits Patrol</i>
	<i>Technical Optimum</i>	Keadaan	Tujuan yang ingin dicapai oleh negara anggota <i>Malacca Straits Patrol</i> adalah keamanan di Selat Malaka dan Selat Sulu
Determinan Efektivitas	<i>Problem Malignancy</i>	<i>Problem of Coordination</i>	Negar anggota <i>Malacca Straits Patrol</i> memiliki

Rezim	(Benign)		penilaian yang sama terhadap isu pembajakan dan perompakan laut di Selat Malaka dan Selat Singapura
		<i>Symmetry</i>	Negara anggota memiliki kepentingan yang sama dalam masalah kriminalitas laut di Selat Malaka dan Selat Singapura
		<i>Cross-cutting cleavages</i>	Terjadinya kerjasama dan koordinasi antara Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand
	Problem Solving Capacity	<i>Institutional Setting</i>	1. Proses pembuatan kesepakatan di <i>Malacca Straits Patrol</i> 2. Tidak adanya peran sekretariat di <i>Malacca Straits Patrol</i> karena tidak memiliki sekretariat 3. Peran dari pemimpin konferensi dan komite yang aktif sehingga dapat memberikan ide dan solusi
		<i>Distribution of Power</i>	Terdapat polarisasi kekuatan yaitu multipolar dan kecondongan kekuatan dalam rezim <i>Malacca Straits Patrol</i> lebih condong kearah <i>pushers</i>
		<i>Skill and Energy</i>	Peran dari komunitas epistemik sebagai <i>informal leader</i> yang tidak aktif
<i>Level of Collaboration</i>	<i>Six-point ordinal scale</i>	Penilaian rezim menggunakan <i>Six-Point ordinal Scale</i>	Tingkat kerjasama dari anggota rezim untuk menyelesaikan permasalahan kriminalitas laut di Selat Malaka dan Selat Singapura

2.4. Alur Pemikiran

Bagan 2.2. Alur pemikiran penelitian



Sumber: Hasil kelola penulis

2.5. Hipotesis

Penulis melihat bahwa *Malacca Straits Patrol* (MSP) dalam menangani masalah kriminalitas laut di Selat Malaka dan Selat Singapura efektif karena *problem malignancy* yang mudah untuk dicarikan solusi dan kemampuan dalam menyelesaikan permasalahan yang dihadapi menjadikan *Malacca Straits Patrol* (MSP) efektif dalam perannya sebagai rezim internasional.



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian eksplanatif. Dimana penulis berusaha untuk menjelaskan bagaimana efektivitas suatu rezim. Penelitian eksplanatif memiliki tujuan untuk memaparkan penjelasan serta memberikan analisa identifikasi mengapa rezim *Malacca Straits Patrol* merupakan efektif dalam menangani pembajakan dan perompakan di Selat Malaka dan Selat Singapura tahun 2004 – 2010.

3.2. Ruang Lingkup Penelitian

Seperti tertera pada judul, penelitian ini akan menjadikan rezim kerjasama keamanan *Malacca Straits Patrol* sekaligus juga anggota didalamnya (Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand) sebagai objek penelitian. Rentang waktu dalam penelitian adalah 6 tahun-dimulai dari tahun 2004 hingga 2010. Tahun 2004 dipilih sebagai titik permulaan pertemuan – pertemuan dan kesepakatan – kesepakatan yang dibuat sebab pada tahun ini terjadi peningkatan kriminalitas laut di wilayah Selat Malaka dan Selat Singapura; atau di wilayah perbatasan antara Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand. Sedangkan tahun 2010 sebagai batas akhir penelitian sebab pada tahun ini penurunan angka kejahatan kriminalitas laut di Selat Malaka dan Singapura, dan mendapat apresiasi dari masyarakat global karena wilayah laut tersebut juga merupakan jalur navigasi internasional.

3.3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan studi literatur, data sekunder. Pengumpulan data dilakukan dengan jalan mencari informasi yang memiliki

keterkaitan dengan judul serta masalah penelitian sebanyak mungkin. Informasi-informasi tersebut diperoleh melalui berbagai literatur seperti buku, jurnal, internet, serta sumber lain yang mampu mendukung penelitian.

3.4. Teknik Analisa Data

Teknis analisis data yang akan digunakan dalam tulisan ini adalah teknik analisis data kualitatif. Dengan teknik ini analisa yang dilakukan akan diarahkan pada data non-matematis. Namun untuk data pelengkap, penggunaan data kuantitatif berupa angka-angka statistik yang memiliki keterkaitan dengan obyek penelitian juga akan disertakan kedepannya.

3.5. Sistematika Penulisan

BAB I: PENDAHULUAN

Bab ini berisi mengenai latar belakang penulisan skripsi dan alasan terhadap pemilihan topik dan judul skripsi, rumusan masalah yang akan ditulis dalam skripsi serta tujuan dan manfaat penulisan skripsi.

BAB II: KERANGKA PEMIKIRAN

Bab ini berisi penjelasan singkat mengenai gambaran umum kerangka pemikiran yang menjadi dasar bagi penulis untuk menuliskan skripsi ini. Bab ini terdiri atas studi terdahulu, kerangka teori yang penulis pergunakan, operasionalisasi konsep dan hipotesis.

BAB III: METODE PENELITIAN

Bab ini berisi tentang metode penelitian penulis dalam usaha untuk meneliti rumusan masalah dalam skripsi ini. Bab ini berisi beberapa komponen metode penelitian seperti ruang lingkup penelitian, teknik pengumpulan data, dan teknik analisis data.

BAB IV: GAMBARAN UMUM

Bab ini berisi tentang data-data yang digunakan oleh penulis, sesuai dengan indikator yang diajukan oleh penulis sebagai bahan utama untuk melakukan analisa kedepannya. Terdapat

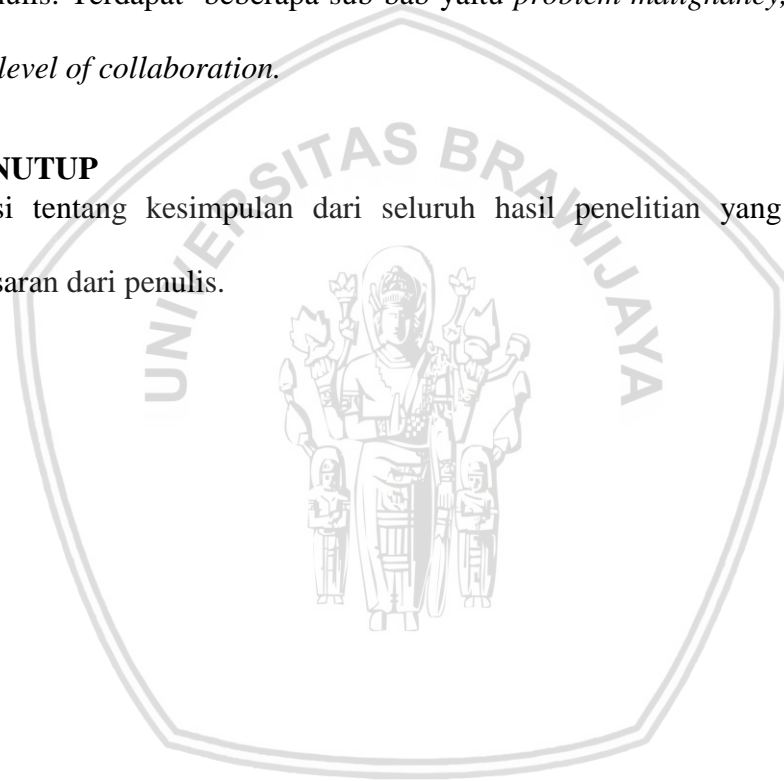
beberapa sub bab yaitu pentingnya Selat Malaka dan Selat Singapura, kesepakatan bilateral dan multilateral dalam mengelola Selat Malaka dan Selat Singapura, potensi konflik dan potensi kriminalitas di Selat Malaka dan Selat Singapura, dan penjelasan mengenai rezim *Malacca Straits Patrol*.

BAB V: PEMBAHASAN

Bab ini berisi tentang pembahasan hasil penelitian yang sesuaikan dengan kerangka pemikiran penulis. Terdapat beberapa sub bab yaitu *problem malignancy*, *problem solving capacity*, dan *level of collaboration*.

BAB VI: PENUTUP

Bab ini berisi tentang kesimpulan dari seluruh hasil penelitian yang dilakukan serta rekomendasi/saran dari penulis.



BAB IV

GAMBARAN UMUM

Dalam bab ini penulis akan menjelaskan gambaran umum mengenai pentingnya Selat Malaka dan Selat Singapura secara kelautan, pentingnya Selat Malaka bagi Indonesia, Malaysia, dan Singapura, perjanjian apa saja yang terbentuk untuk mengelola Selat Malaka dan Selat Singapura, potensi konflik dan potensi kriminalitas di Selat Malaka dan Selat Singapura, dan *Malacca Straits Patrol* yang merupakan kerjasama yang terbentuk antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura untuk mengatasi tindak kriminalitas di wilayah tersebut.

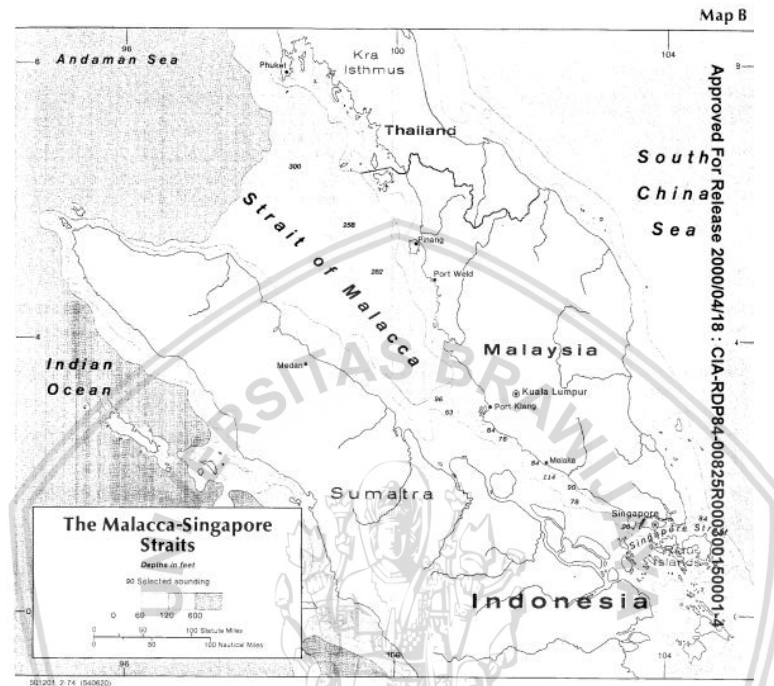
4.1 Pentingnya Selat Malaka dan Selat Singapura Bagi Indonesia, Malaysia dan Singapura

Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan salah satu wilayah perairan yang penting bagi internasional. Seperti yang dapat dilihat di gambar 1, di dalam peta lokasi Selat Malaka dan Selat Singapura berada beberapa wilayah negara yaitu Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand. Selat Malaka memang memiliki peran penting karena perairannya yang panjang dan strategis, tetapi tidak Selat Singapura tidak kalah penting karena merupakan terusan dari Selat Malaka itu sendiri.

Selat Malaka dan Selat Singapura juga lebih dipilih daripada jalur – jalur alternatif lainnya seperti Selat Lombok, Selat Sunda, dan Selat Makasar. Alasannya adalah karena adanya akses untuk tempat pengisian bahan bakar, komunikasi, fasilitas perbaikan untuk kapal yang dapat diangkau khususnya di Malaysia dan Singapura. Jika melewati Selat Malaka dan Selat

Makasar, kapal besar dan tankers yang mengangkut minyak dari Timur Tengah dapat menghemat 1.600 kilometer atau setara dengan tiga hari pelayaran¹.

Gambar 4.1 : Letak Selat Malaka dan Selat Singapura²



Selat Malaka merupakan selat yang paling banyak digunakan dan paling terkenal di wilayah perarian Asia Tenggara. Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan selat yang memiliki posisi yang strategis dimana memiliki rute yang pendek dan cepat untuk pelayaran dari India, Persia, dan Eropa ke Asia Timur dan Asia Tenggara. Selat Malaka juga merupakan perairan tersibuk kedua didunia karena *trade flow* dan permintaan yang tinggi di Asia³. Setiap harinya terdapat 200 kapal yang melintasi selat tersebut. Pada 2007, terdapat 70.718 kapal dari

¹ Siti Zubaidah Ismail & Mohd Azizuddin Mohd Sani. *The Straits of Malacca : Regional Power Vis-AVIS Littoral States in Strategic and Security Issues and Interest*. Dalam <https://core.ac.uk/download/pdf/12118559.pdf>. Diakses pada 5 April 2018.

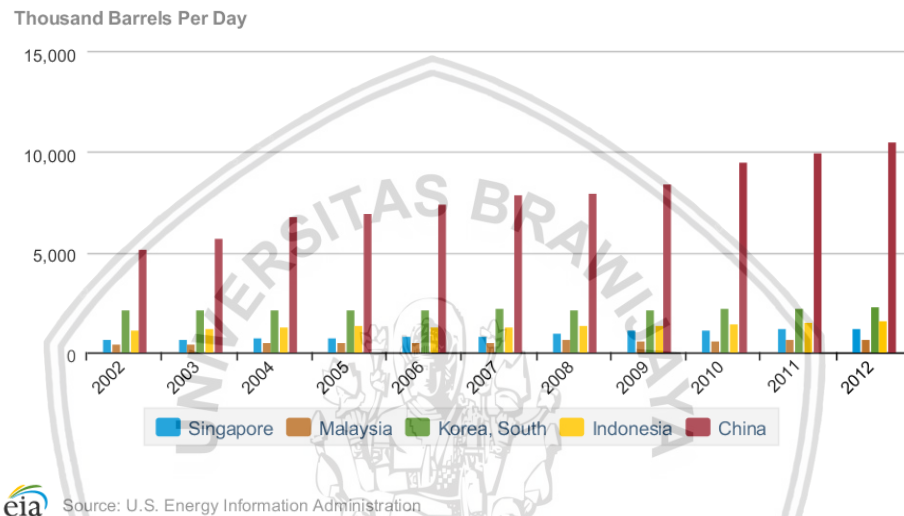
² Central Intelligence Agency USA. *The Malacca-Singapore Straits : Passageway of International Concern*. 2000. Dalam <https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/CIA-RDP84-00825R000300150001-4.pdf>. Diakses pada tanggal 2 April 2018.

³ Siti Zubaidah Ismail & Mohd Azizuddin Mohd Sani. *The Straits of Malacca : Regional Power Vis-AVIS Littoral States in Strategic and Security Issues and Interest*. Dalam <https://core.ac.uk/download/pdf/12118559.pdf>. Diakses pada 5 April 2018.

kategori kapal VLCC (*very large crude carrier*) sampai kapal ikan. Selain itu harga dari muatan barang yang lewat setiap tahunnya adalah sekitar 525 *million metric tonnes* atau setara dengan US \$390 *billion*⁴.

Grafik 4.1 : Perbandingan konsumsi minyak perbarel dari tahun 2002 - 2012⁵

Total Petroleum Consumption



Menurut *US Energy Information Administration* (EIA), setiap hari terdapat 11 million barrels minyak yang melewati selat tersebut. Dimana dengan permintaan yang tinggi dan konsumsi di Asia setiap tahunnya akan naik 3% hingga tahun 2025⁶. Menurut data EIA yang terdapat di gambar 4.2, dapat dilihat perbandingan konsumsi minyak yang dikonsumsi oleh negara China, Korea, Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Kelima negara mengalami kenaikan, walaupun turun hanya beberapa angka saja. Tetapi yang harus diperhatikan adalah kenaikan

⁴ S. Bateman, C.Z.Raymond, dan J.Ho. *Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits: an agenda for action*. Institute of Defence and Strategic Studies. Singapore. 2006. Halaman 18.

⁵ EIA. *International Energy Statistic : Total Petroleum Consumption*. Dalam https://www.eia.gov/beta/international/data/browser/#/?pa=0000001&c=rurvfvvtvntv1urvfvfvvvvfvvyou20evvvvvvvvntvuv&ct=0&tl_id=5-A&vs=INTL.5-2-SGP-TBPD.A~INTL.5-2-MYS-TBPD.A~INTL.5-2-KOR-TBPD.A~INTL.5-2-IDN-TBPD.A~INTL.5-2-CHN-TBPD.A&cy=2012&vo=0&v=C&start=2002&end=2012. Diakses pada 28 April 2018.

⁶ Energy Information Administration. *Country analysis briefs: South China Sea*. Dalam www.eia.doe.gov/emeu/cabs/schina.html. Diakses pada 4 April 2018.

konsumsi di negara China, dimana setiap tahunnya konsumsi negara tersebut meningkat. Bukan hanya itu, tetapi diantara kelima negara dari data yang disajikan, konsumsi minyak China berlipat – lipa kali jumlahnya sehingga melambung tinggi di grafik. Minyak tersebut dipakai untuk pembangunan di negara masing – masing, sehingga memang setiap tahun adanya peningkatan konsumsi. Sehingga dapat dikatakan bahwa Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan *energy lifeline* bagi negara – negara konsumen yang melewati selat tersebut.

Selat Malaka dan Selat Singapura terletak di negara – negara pantai yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Dimana sebagai wilayah laut dengan letak yang strategis, maka negara – negara pantai atau *littoral state* pastinya memiliki tujuan atau kepentingan tersendiri dalam memakai selat tersebut. Menurut sejarah, Selat Malaka dan Selat Singapura telah dijadikan sebagai jalur pelayaran internasional dimana dalam pelayaran tersebut, kapal – kapal membawa minyak ,rempah – rempah, maupun barang dagangan lainnya yang memang berpengaruh besar pada ekonomi negara – negara yang bersangkutan yaitu *user state* dan *littoral state*.

Malaysia sebagai salah satu negara pantai atau *littoral state* juga memiliki tujuan atau kepentingan tersendiri di Selat Malaka dan Selat Singapura. Wilayah Malaysia yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka sebagian besar berada di Semenanjung Malaysia adalah Kedah, Perlis, Melaka, Johor, Selangor, Negeri Sembilan, Perak. Dalam pelayaran kapal pastinya membutuhkan sebuah pelabuhan, dimana pelabuhan tersebut berguna untuk jual beli, penurunan barang dan istirahat, pengisian bahan bakar, pengecekan mesin atau yang lainnya. Sehingga munculnya pelabuhan antar negara yang terletak di Selat Malaka yang penting bagi pelayaran

yaitu Pelabuhan Klang⁷. Pelabuhan ini berada di Selat Malaka dan berdekatan dengan Kula Lumour, Johor, Pulau Pinang, dan Belawan.

Dalam hal ekonomi, Selat Malaka sendiri merupakan wilayah laut yang memiliki sumber daya alam laut yang besar. Selat Malaka dan Selat Singapura bagi Malaysia adalah sebagai jalur komunikasi laut atau *sea line of communication* (SLOC) dan pemeliharaan lingkungan laut⁸. Karena luas pantai yang panjang dan kehidupan masyarakat masih bergantung pada perikanan sehingga penting untuk menjaga sumber – sumber laut. Lebih dari 380.000 ton ikan yang setara dengan RM2 juta yang masuk kedalam ekonomi Malaysia berasal dari Selat Malaka⁹.

Bagi Indonesia yang merupakan negara pantai, laut merupakan wadah untuk transportasi, ekonomi, dan pertahanan. Selat Malaka dan Selat Singapura yang terletak di wilayah daerah Indonesia merupakan koridor bagi kapal – kapal yang masuk ke wilayah Indonesia. Selain itu Selat Malaka dan Selat Singapura juga merupakan *sea line of communication* (SLOC) atau sebagai jalur komunikasi laut¹⁰. Indonesia yang merupakan negara maritim sangat bergantung pada faktor perikanan dimana nelayan di Indonesia juga sangat tinggi, salah satu perairan yang digunakan para nelayan untuk mencari ikan atau kekayaan laut lainnya adalah Selat Malaka. Selain hal keamanan, dengan adanya ancaman di Selat Malaka dan Selat Singapura, membuat adanya kemungkinan intervensi dari negara lain untuk mengamankan wilayah tersebut. Intervensi ini merupakan ancaman yang mengganggu integritas sebuah negara, sehingga adanya kesepakatan yang penting yang dilakukan ketiga negara pantai pada tahun

⁷ Dalam <http://repository.umy.ac.id/bitstream/handle/123456789/2629/BAB%20II.pdf?sequence=6&isAllowed=y>. Diakses pada 29 April 2018.

⁸ Dr. Djalal Hasjim. *Persoalan Selat Malaka – Singapura*. Dalam anzdoc.com/persoalan-selat-malaka-a-a-singapura.pdf. Diakses pada 30 April 2018.

⁹ Dalam <http://repository.umy.ac.id/bitstream/handle/123456789/2629/BAB%20II.pdf?sequence=6&isAllowed=y>. Diakses pada 29 April 2018.

¹⁰ Ibid.

1971. Dimana disebutkan bahwa yang bertanggung jawab terhadap pengamanan di selat tersebut adalah ketiga negara pantai¹¹.

Sedangkan bagi Singapura yang merupakan salah satu negara pantai, melihat Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan wilayah laut yang lebih penting dari kedua negara lainnya. Singapura tidak memiliki luas pantai yang panjang dimana perekonomian dan perdagangan sangat bergantung pada kapal – kapal yang berlayar melewati Selat Malaka dan Selat Singapura. Sehingga Singapura melihat Selat Malaka dan Selat Singapura sebagai *sea line of trade* (SLOT) atau jalur perdanganan internasional¹². Singapura memiliki pelabuhan dimana pelabuhan tersebut merupakan pelabuhan terbesar yang digunakan untuk tempat persinggahan berbagai kapal – kapal yang melintasi Selat Malaka dan Selat Singapura. Pelabuhan tersebut adalah *Port of Singapore* yang merupakan pusat perekonomian Singapura dimana rata – arata kapal yang datang yaitu 130.575 kapal barang¹³. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan terbesar kedua didunia dan mengelola 25,68 juta unit kontainer. Dimana pelabuhan ini merupakan pelabuhan yang terhubung dengan Selat Malaka dan menghubungkan 600 pelabuhan di 123 negara. Sehingga pelabuhan ini merupakan sektor yang penting bagi pertumbuhan ekonomu dalam hal jasa dan perdagangan¹⁴.

Selat Malaka dan Selat Singapura yang merupakan selat yang strategis, dimana selat tersebut dipakai untuk kepentingan pelayaran dan navigasi internasional. Selat Malaka dan Selat

¹¹ Maygy Dwi Puspitasari. *Alasan Indonesia, Malaysia, dan Singapura Menjalin Kerjasama Trilateral Patroli Terkoordinasi Malsindo di Tahun 2004*. Jurnal Analisis Hubungan Internasional. Vol 3. 2014. Halaman 442 – 445.

¹² Dalam <http://repository.umy.ac.id/bitstream/handle/123456789/2629/BAB%20II.pdf?sequence=6&isAllowed=y>. Diakses pada 29 April 2018.

¹³ Jane Perlez. *Singaporean Tells China U.S Is not Decline*. Dalam <https://www.nytimes.com/2012/09/07/world/asia/singapores-prime-minister-warns-china-on-view-of-us.html>. Diakses pada 30 April 2018.

¹⁴ Dr. Djalal Hasjim. *Loc.cit*.

Singapura terletak di wilayah perairan Indonesia, Malaysia, dan Filipina, dimana ketiga negara memakai selat tersebut sesuai dengan kebutuhan negaranya. Kapal yang berlayar melewati selat tersebut juga membawa barang dagangan, rempah – rempah, maupun minyak yang merupakan faktor pertumbuhan dan kebutuhan ekonomi negara - negara.

4.2 Kesepakatan Bilateral dan Multilateral dalam Mengelola Selat Malaka dan Selat Singapura

Selat Malaka dan Selat Singapura yang merupakan jalur penting bagi pelayaran dan perdagangan internasional digunakan oleh *user state* maupun *littoral state*. Dimana sebagai littoral state atau negara pantai tentunya Indonesia, Malaysia, dan Singapura memiliki tanggung jawab untuk mengelola selat tersebut demi keamanan.

Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan wilayah laut yang strategis dimana banyak kapal – kapal yang melintasi selat tersebut. Selat tersebut ramai dan padat, tetapi dangkal dan berkelok – kelok dengan kedalaman 21,8 meter¹⁵. Sehingga dengan keadaan seperti itu tidak dapat dihindari dapat banyak terjadi kecelakaan karena kapal – kapal besar yang melewati selat. Kejadian – kejadian kecelakaan yang terjadi selain dapat menyebabkan kerugian tetapi juga dapat berdampak pada bencana pengotoran laut yang mempengaruhi kelestarian lingkungan dan kehidupan didalamnya. Sehingga dengan adanya persoalan – persoalan tersebut, ketiga negara merasa perlu adanya aturan – aturan yang dibentuk untuk menjamin keselamatan negara – negara pantai dan juga menjamin kelancaran lalu lintas pelayaran internasional di selat tersebut¹⁶.

¹⁵ J.Ho. *The Security of Regional Sea Lanes*. Institute of Defence and Strategic Studies. Singapore. 2005. Halaman 2.

¹⁶ Dr. Djalal Hasjim. *Loc.cit*.

Indonesia sudah menerima lebar laut wilayah 12 mil sejak tahun 1957. Dimana Indonesia juga menyatakan bahwa selat yang lebarnya kurang dari 24 mil, ditarik garis di tengah selat dari garis batas laut wilayah Indonesia dengan negara lain. Sedangkan Malaysia juga menerima lebar laut wilayah 12 mil di tahun 1969. Untuk menghindari konflik wilayah di Selat tersebut, Indonesia dan Malaysia melakukan perundingan pada Maret 1970 di Jakarta¹⁷. Dimana perundingan itu membahas mengenai lebarbagian selatan dari Selat Malaka yang kurang dari 12 mil. Dengan perundingan tersebut, terbentuklah perjanjian yang telah disepakati dan ditandatangani mengenai garis batas laut wilayah masing – masing yaitu diambil garis engah dari titik terluar masing – masing negara di Selat Malaka. Setelah itu perjanjian tersebut di ratifikasi pada 8 Oktober 1971¹⁸. Selain itu juga terdapat kesepakatan perjanjian antara Indonesia dan Singapura mengenai garis batas laut wilayah bagian telah Selat Singapura.

Disisi lain, terdapat Jepang yang juga menggunakan Selat Malaka dan Selat Singapura sebagai psat ekonomi pelayaran dan perdagangan. Dimana Jepang menawarkan untuk pengadaan survey hidrografis kepada 3 negara pantai karena memang diperlukan data tersebut. Terdapat MoU pertama (*Memorandum of understanding*) yang ditandatangani pada 21 Januari 1969 untuk pengadaan survey pada 28 Januari – 14 Maret 1969¹⁹. Setelah itu terdapat pembicaraan lanjutan antara Jepang dan 3 negara pantai dimana menghasilkan MoU kedua dan ditanda tangani pada 14 Juli 1970 dan adanya keberhasilan diadakannya *detailed survey* dua bagian. Tetapi setelah itu terdapat kendala dimana Jepang membagikan informasi tersebut kebeberapa negara dan menginginkan adanya badan internasional untuk mengurus dua selat tersebut. Terdapat perbedaan pandangan yang terbagi menjadi 2 pihak yaitu Indonesia dan Malaysia yang

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Dr. Djalal Hasjim. *Loc.cit.*

menginginkan selat diatur oleh negara pantai, tetapi Singapura menginginkan selat sebagai wilayah laut internasional²⁰. Karena kendala kepentingan masing – masing negara sehingga adanya penyatuan pandangan antara ketiga negara, dimana diadakan pertemuan dan menghasilkan Pernyataan Bersama Tiga negara pada 16 November 1971. Isi dari pernyataan tersebut adalah²¹ :

- *The three government agreed that the safety of navigation in the straits of Malacca and Singapore is the responsibility of the coastal states concerned*
- *The three govenrment agreed on the need for tripartite cooperation on the safety of navigation in the two straits*
- *The three govenrment agreed that a body for coordination to coordinate efforts for the safety of navigation in the straits of Malacca and Singapore be established asa soon as possible and that such body should be composed of only the three coastal states concerned*
- *The three govenrment also agreed that the problem of the safety of navigation and the question of internasionalisation of the straits are two separate issues*
- *The government of the Republic of Indonesia and of Malaysia agreed that the straits of Malacca and Singapore are not international straits while fully recognizing their use for international shiping inaccordance with the principle of innocent passage. The government of Singapore takes note of position of the governmrnt of the Republic of Indonesia and Malaysia on this point*
- *On the basis of this understanding thethree government approved the contiunuation of the hydrographic survey²².*

Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan jalur yang penting bagi pelayaran maupun perdangan internasional sehingga dibutuhkan suatu kepeakatan untuk mengolah wilayah tersebut. Kesepakatan dilakukan secara bilateral oleh Indonesia dan Malaysia yang merupakan

²⁰ Ibid.

²¹ Ibid.

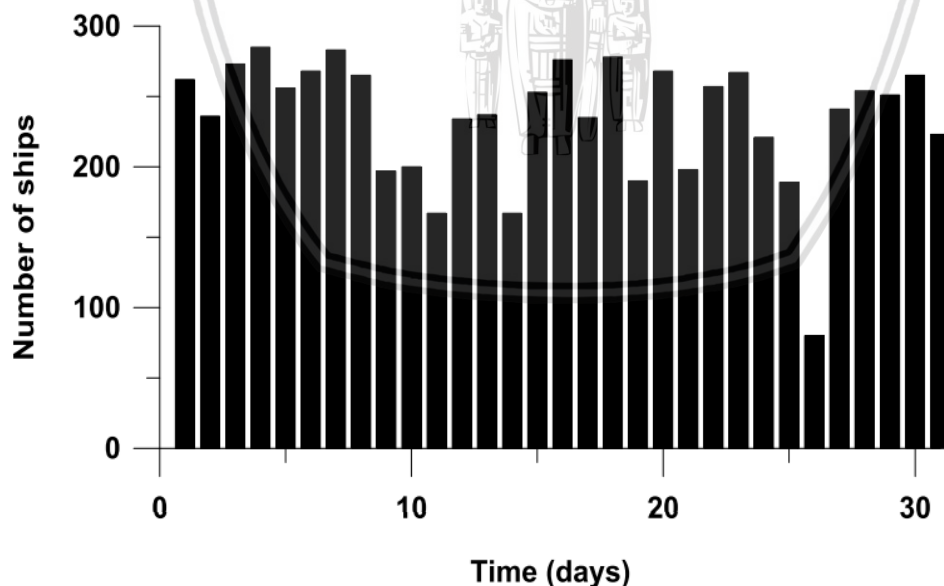
²² Dr. Djalal Hasjim. *Loc.cit.*

wilayah yang dilewati oleh selat tersebut sehingga menghindari konflik karena adanya tumpah tindih wilayah. Sedangkan kesepakatan multilateral dilakukan oleh ketiga negara pantai dengan Jepang yang merupakan *user state* dengan pengadaan survei hidrografis untuk mengelola selat tersebut.

4.3 Potensi Konflik dan Potensi Kriminalitas di Selat Malaka dan Selat Singapura

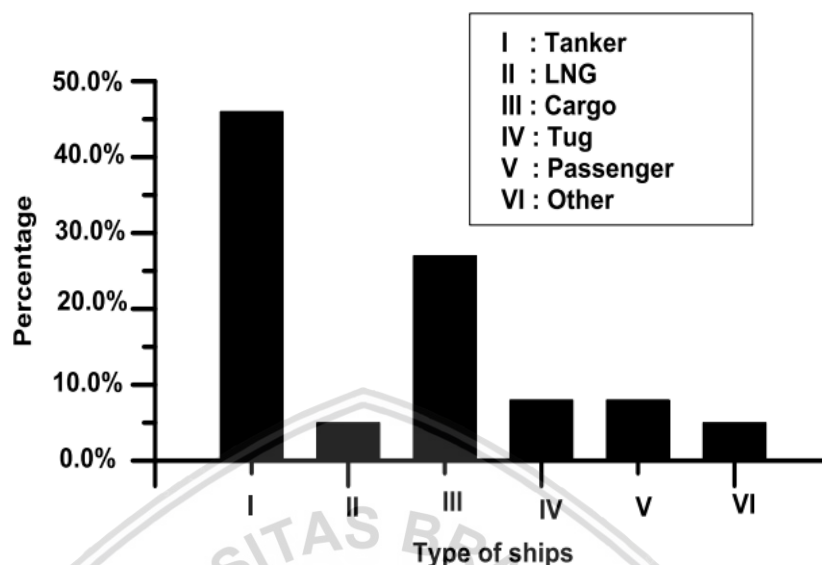
Selat Malaka merupakan koridor antara Laut India dan Laut China Selatan. Selat Malaka memiliki panjang 520 mil dan kedalaman yang cukup dangkal yaitu 21,8 meter. Sehingga IMO menyarankan bahwa kapal yang hendak melintas daya muatnya maksimal 19,8 meter²³. Dengan sibuknya dan banyaknya kapal yang lewat di selat tersebut, terdapat beberapa kekhawatiran kejadian ancaman yang dapat terjadi seperti kemacetan, tabrakan, minyak yang diangkut tumpah, *toxic chemical* atau *radio active*, dan juga *piracy attack*.

Grafik 4.2 : Jumlah Kapal di Selat Malaka per hari²⁴



²³ J.Ho. *The Security of Regional Sea Lanes*. Institute of Defence and Strategic Studies. Singapore. 2005. Halaman 2.

²⁴ Muhammad Badrus Zaman. *Study on Safety of Navigation Using Automatic Identification System for Marine Traffic area Case Study: Malacca Straits*. International Journal of Marine Engineering Innovation and Research. Vol 1(1). 2016. Halaman 26 – 30.

Grafik 4.3 : Populasi kapal di Selat Malaka (%)²⁵

Tabrakan dan kemacetan merupakan kejadian yang disebabkan oleh luas selat yang tidak sesuai dengan kapal atau penuhnya jalur sehingga adanya penumpukan. Selat Malaka memiliki panjang 520 mil dengan kedalaman yang dangkal yaitu 21,8 meter, sehingga IMO menyarankan bahwa untuk kapal yang melintas disarankan berdaya muat maksimal 19,8 meter²⁶. Menurut survey, 80% kapten kapal yang akan melewati selat tersebut merasa gugup atau resah karena selat penuh dan padat. Dalam gambar 4.3 dapat dilihat terdapat kenaikan maupun penurunan jumlah lalu lintas Selat Malaka per hari. Data kepadatan tertinggi terdapat pada tanggal 4 Mei 2010, dimana jumlah kepadatan adalah 285. Sedangkan kepadatan terendah terdapat pada 26 Mei 2010, dimana jumlah kepadatan adalah 50²⁷. Dalam gambar 4.4, dapat dilihat populasi dan jenis kapal yang melewati Selat Malaka. Tanker merupakan jumlah populasi yang paling banyak dimana terdapat pada persentase 45%, diikuti cargo dengan persentas 25%, tugs dan kapal yang

²⁵ Ibid.

²⁶ J.Ho. *The Security of Regional Sea Lanes*. Institute of Defence and Strategic Studies. Singapore. 2005. Halaman 2.

²⁷ Muhammad Badrus Zaman. *Study on Safety of Navigation Using Automatic Identification System for Marine Traffic area Case Study: Malacca Straits*. International Journal of Marine Engineering Innovation and Research. Vol 1(1). 2016. Halaman 26 – 30.

berpenumpang dengan persentase yang sama yaitu 15%. Sedangkan populasi yang paling sedikit yang melewati Selat Malaka adalah LNG dan kapal jenis lain dengan persentase 5%²⁸.

Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan selat yang penting dimana merupakan selat yang paling ekonomis dan strategis. Dimana terdapat lebih dari 100.000 kargo minyak melewati selat tersebut per tahun dan membawa 3.23 juta barel *crude oil*²⁹. Pada tahun 2010 tercatat bahwa terdapat 74.000 kapal yang melewati selat tersebut. Dengan padatnya transportasi di selat, dapat terjadi tabrakan oleh kapal – kapal minyak yang melewati selat. Minyak tumpah, *toxic chemical* atau *radio active* merupakan kejadian yang terjadi dimana kejadian ini dapat merusak lingkungan dan alam di sekitar selat tersebut.

Salah satu wilayah yang terkena polusi minya yaitu Tanjung Kukup yang berada di Selat Malaka. Tanjung Kukup merupakan tempat tinggal dari banyak spesies burung, *mangrove*, kepiting bakau, *beady-eyed mudskippers*, dan masih banyak lagi. Dengan adanya kejadian minyak tumpah di wilayah ini ekosistem di Tanjung Kukup rusak dan ditutupi oleh minyak yang dapat dilihat di batu yang berada di tepi laut maupun di pantai. Hal ini juga berdampak bagi pendapatan nelayan dimana jaring – jaring yang dipakai untuk menangkap ikan akan ditutupi oleh minyak, penutupan area penangkapan ikan, dan penurunan persediaan ikan karena adanya pencemaran pada ikan. Terdapat 3.6 juta ton minyak yang tumpah di laut karena adanya tabrakan kapal tanker yang membawa minyak serta adanya pembilasan tangki atau mesin yang disengaja³⁰.

²⁸ *ibid.*

²⁹ Jaswar M Rashidi dan A. Maimun. *Effect of oil spill Pollution in Malacca Straits to Marine Ecosystem*. Department of Aeronautical, Automotive, and Ocean Engineering Faculty of Mechanical Engineering University Teknologi Malaysia. Malaysia.

³⁰ *Ibid.*

Pada tahun 2000 – 2005 terdapat 144 kejadian tumpahnya minyak di Selat Malaka, sedangkan kejadian di Selat Singapura terjadi pada tahun 1992 dimana kapal tanker Nagasaki Spirit menumpahkan 40.000 ton *crude oil*³¹. Tumpahnya minyak dapat menyebabkan dampak yang serius terhadap ekosistem di Selat Malaka dan Selat Singapura. Dimana tanaman *mangrove* yang rusak baru bisa pulih antara 50 – 80 tahun. *Mangrove* selain untuk mencegah erosi, juga merupakan tempat hidup dari ikan, burung, kerang, dan masih banyak lagi sehingga mereka kehilangan tempat tinggal saat *mangrove* mati. Kerugian yang dialami industri agrikultur Malaysia adalah sebesar RM66.5 juta atau US\$26 juta, yang disebabkan tumpahnya minyak di Johor³².

Sedangkan *piracy attack* merupakan kejadian yang disebabkan oleh bajak laut dimana adanya penyerangan, perampokan, maupun penculikan demi mendapatkan uang atau barang – barang dari anak buah kapal. Ancaman ini adalah ancaman yang paling nyata dimana melibatkan anak buah kapal yang melewati Selat Malaka dan Selat Singapura setiap harinya. Kapal yang berlayar membawa barang dagangan, rempah – rempah, dan minyak dari negara ke negara lain. Dengan banyaknya kapal yang melintas membuat para bajak laut atau perompak melakukan aksinya untuk mendapatkan barang – barang tersebut. *Piracy attack* ini merugikan secara ekonomi, bukan hanya dari negara pengirim yang kehilangan barang dagangannya, tetapi juga dari negara penerima karena kebutuhannya tidak terpenuhi dan berdampak pada pertumbuhan ekonomi.

³¹ S. Kasmin. *Enforcing Ship-Based Marine Pollution for Cleaner Sea in the Straits of Malacca*. Environmental Asia 3, 2010. Halaman 61 – 65.

³² N.M. Tahir. *Fate of Spilled Oil and Ecological and Socioeconomic Impacts of Oil Pollution in the Straits of Malacca*. The International Hydrographic Organization “Limits of Oceans and Seas”. 3rd edition. 1953.

Tabel 4.1 : Laporan tahunan *piracy and Armed Robbery Againsts Ships* berdasarkan wilayah³³

Lokasi	Tahun						
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Indonesia	94	79	50	43	28	15	40
Malaysia	9	3	10	9	10	16	18
Singapura	8	7	5	3	6	9	3
Selat Malaka	38	12	11	7	2	2	2
Selat Singapura	8	7	5	3	6	9	3

Dapat dilihat dalam tabel 4.1, dimana terdapat jumlah laporan *piracy* dan *armed robbery* yang terjadi di 5 wilayah yaitu Indonesia, Malaysia, Singapura, Selat Malaka, dan Selat Singapura. Dalam data ICC, laporan di wilayah Indonesia mengalami penurunan dari tahun 2004 – 2009. Dimana jumlah tertinggi ada pada tahun 2004 dengan jumlah 94, dan jumlah terendah ada pada tahun 2009 dengan jumlah 15. Di wilayah Malaysia, terdapat kenaikan dan penurunan, dimana jumlah tertinggi ada pada tahun 2010 dengan jumlah 18, dan jumlah terendah ada pada tahun 2005 dengan jumlah 3. Di wilayah Singapura, jumlah *piracy* dan *armed robbery* mengalami penurunan dari tahun 2004 – 2009. Jumlah tertinggi ada pada tahun 2009 dengan jumlah 9, sedangkan jumlah terendah ada pada tahun 2007 dan 2010 dengan jumlah 3. Di

³³ ICC International Maritime Bureau. *Piracy and Armed Robbery Againsts Ships : Annual Report*. Dalam http://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2010.pdf dan http://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2008.pdf . Diakses pada 1 Mei 2018.

wilayah Selat Malaka, terdapat penurunan dari 2004 – 2010 dimana jumlah tertinggi terdapat pada tahun 2004 dengan jumlah 38, sedangkan jumlah terendah yaitu dengan jumlah 2 ditahun 2008 – 2010. Dan si wilayah Selat Singapura, jumlah *piracy* dan *armed robbery* mengalami penurunan dari tahun 2004 – 2007, dan mengalami kenaikan pada tahun 2008 – 2009. Jumlah tertinggi ada pada tahun 2009 dengan jumlah 9, dan jumlah terendah ada pada tahun 2007 dan 2010 dengan jumlah 3³⁴.

Selat Malaka dan Selat Singapura yang merupakan selat yang strategis dipakai untuk perdagangan dan pelayaran internasional. Selat tersebut berada di wilayah negara Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Dimana dengan luas dan kedalaman yang dangkal serta banyaknya kapal kecil hingga kapal besar yang melewati selat tersebut dengan muatan yang bermacam – macam seperti barang dagangan, rempah – rempah, maupun minyak dapat terjadi ancaman – ancaman yang terjadi. Ancaman – ancaman tersebut adalah tabrakan antar kapal, kemacetan dalam pelayaran, minyak tumpah, *toxic chemical* atau *radio active*, dan *piracy attack*. Ketiga ancaman diatas merupakan ancaman serius yang dapat dialami oleh kapal – kapal yang berlayar di selat tersebut.

Tabel 4.2 : Ringkasan kejadian – kejadian pembajakan dan penyanderaan yang terjadi di Selat Malaka dan Selat Singapura

No	Tanggal	Tempat	Nama Kapal	Asal Kapal	Kronologi
1	5 Januari 2004	Selat Malaka	Cherry 201 / Product Tanker	Indonesia	Dalam kejadiannya, bajak laut dengan senjata dan pistol menaiki kapal dan membajak kapal tersebut. Mereka menculik 13 anak buah kapal sebagai sandera untuk mendapatkan uang tebusan. Setelah sebulan bernegosiasi mengenai uang tebusan, 4 anak

³⁴ Ibid.

					buah kapal ditembak mati, sedangkan 8 lainnya berhasil meninggalkan kapal dan kabur ³⁵ .
2	29 Januari 2004	Selat Singapura	Cape Haralambos / Bulk Carrier	Marshall Islands	Tiga bajak laut yang bersenjata dan memiliki pisau memasuki kapal. Mereka melukai ketua kapal dan mengikatkan di kabin kapal. Para bajak laut mencuri uang tunai, barang – barang anak buah kapal, dan berhasil kabur ³⁶ .
3	29 Januari 2004	Selat Singapura	Border	Turkey	Terdapat lima bajak laut yang bersenjata dan memiliki pisau memasuki kapal dan meyandera pekerja yang sedang bertugas. Mereka berhasil mencuri barang – barang pribadi milik ketua kapal dan kabur ³⁷ .
4	3 Februari 2004	Selat Singapura	Pilion	West of Philip Channel	Grup yang terdiri dari tiga kapal mendekati kapal dan satu bajak laut menaiki kapal. Kaptain menyalakan alarm sehingga bajak laut tersebut kabur ³⁸ .
5	5 Maret 2004	Selat Singapura	Aqua Perdana	Indonesia	Enam Bajaklaut menaiki kapal dan mencuri uang tunai dan barang – barang berharga milik anak buah kapal. Setelah itu mereka kabur menaiki <i>speedboat</i> menuju <i>Iyu Kecil Island</i> . Ketua kapal langsung melaporkan kejadian tersebut kepada VTIS Singapore untuk diinvestigasi.
6	16 Maret 2004	Selat Singapura	An Hui	Singapura	Bajak laut dengan menggunakan senjata menaiki kapal dan mengancam 5 anak buah kapal dengan pisau. Mereka mencuri perlengkapan kapal dan barang – barang berharga termasuk uang

³⁵ ICC International Maritime Bureau. *Piracy and Armed Robbery Against Ships : Annual Report*. Dalam [https://www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/ICC InternationalMaritimeBoard Annual Piracy Report2004.pdf](https://www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/ICC%20InternationalMaritimeBoard%20Annual%20Piracy%20Report2004.pdf). Diakses pada 1 April 2018.

³⁶ Ibid.

³⁷ Ibid.

³⁸ Ibid

					tunai. Tiga anak buah kapal terluka dalam kejadian ini ³⁹ .
7	9 Mei 2004	Selat Singapura	Ocean Princess / Product Tanker	Singapura	Saat berlabuh, 5 bajak laut bersenjata dengan pisau menaiki kapal. Mereka menyandera dan melukai ketua kapal, kapten, dan anak buah kapal. Mereka juga mencuri uang tunai, barang – barang berharga. ⁴⁰
8	21 Januari 2007	Selat Malaka	Sinar Merak / Kontainer	Panama	Dalam kejadian tersebut terdapat beberapa kapal penangkap ikan yang mendekati kapal, sehingga dengan rasa curiga, ketua kapal menaikkan kecepatan untuk kabur dan menabarak disisi bawah kapal dan berhasil keluar melewati Singapura. Dalam kejadian ini tidak ada yang terluka dan berhasil menangkap 2 pelaku untuk ditindak lanjuti ⁴¹ .
9	13 Agustus 2007	Selat Malaka	Brantas 25 Singa besar 3	Malaysia	Dalam kejadian penyerangan ini terdapat 10 bajak laut dengan menggunakan senjata yang memasuki kapal dan merusak semua alat komunikasi kapal. Mereka juga mencuri barang – barang anak buah kapal dan dokumen – dokumen kapal. Ketua kapaldan mekanik kapal diculik dan dibawa ke darat untuk diminta uang tebusan, dan setelah uang di berikan pada tanggal 24 Agustus 2007 keduanya dilepaskan ⁴² .
10	19 Oktober 2007	Selat Malaka	Kota Teraju	Singapura	Dalam kejadiannya kapal kontainer ini melihat adanya asap di badan kapal dan curiga bahwa adanya pembajakan sehingga salah satu anak buah kapal membunyikan alarm. Setelah itu

³⁹ ICC International Maritime Bureau. *Piracy and Armed Robbery Against Ships : Annual Report*. Dalam http://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2007.pdf. Diakses pada 1 April 2018.

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Ibid.

⁴² Ibid.

					terlihat sebuah kapal kecil meniggalkan kapal tersebut ⁴³ .
11	16 Februari 2009	Selat Malaka	Majullah Jasmine / Tanker	Karibia	Terdapat bajak laut dengan senjata dan pisau yang menaiki speedboat memasuki tanker, mereka mencuri kapal tersebut dan uang dari anak buah kapal. Mereka berhasil kabur dengan barang curian tersebut ⁴⁴ .
12	19 Februari 2009	Selat Malaka	MLC Nancy 5	Singapore	Bajak laut sebanyak 12 orang menggunakan kapal untuk menarik tongkang. Mereka mencuri alat navigasi kapal, radio, barang – barang pribadi anak buahkapal dan menculik 2 ketua kapal. Beberapa hari kemudian keduanya dilepaskan dan dipercaya pelepasan tersebut karena sudah adanya penyerahan uang tebus ⁴⁵ .

Sumber diolah penulis dari ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Againts Ships : Annual Report*

Dengan posisi dan lokasi yang strategis yang dimiliki oleh Selat Malaka dan Selat Singapura, ancaman – ancamanyang terjadi juga tidak dapat dihindari. Ancaman – ancaman tersebut dapat berupa kemacetan, tabrakan, minyak yang diangkut tumpah, *toxic chemical* atau *radio active*, dan juga *piracy attack*. Dimana ancaman – ancaman ini dapat merugikan negara – negara dimana barang yang diangkut dapat terlambat dalam pelayaran, rusak bahkan hilang. Sehingga negara pantai dimana selat tersebut berlokasi memiliki tanggung jawab untuk menjaga kemana di Selat Malaka dan Selat Singapura.

⁴³ Ibid.

⁴⁴ ICC International Maritime Bureau. *Piracy and Armed Robbery Againts Ships : Annual Report*. Dalam http://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2009.pdf. Diakses pada 1 April 2018.

⁴⁵ Ibid.

4.4 Kesepakatan *Malacca Straits Patrol (MSP)*

Pada sub bab ini penulis akan menjelaskan rezim *Malacca Straits Patrol (MSP)* sebagai rezim keamanan untuk mengatasi tindak kriminalitas laut di Selat Malaka dan Selat Singapura. Penulis akan menjelaskan melalui variabel analisis rezim internasional oleh Arild Underdald yaitu *output*, *outcome*, *impact*, *behavioural change*, dan *technical optimum*.

4.4.1 *Output*

Dalam teori efektivitas rezim menurut Underdal, *output* merupakan objek yang dievaluasi. Dimana *output* dipahami sebagai keluaran formal dari sebuah pembuatan kebijakan dan pembentukan rezim dimana berisi norma, prinsip, aturan, dan proses pembuatan kebijakan. Terdapat 2 indikator yaitu proses pembuatan rezim internasional dan keluaran formal yang merupakan rezim internasional.

Ancaman kriminalitas laut yang terjadi di Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan ancaman yang nyata dimana selat tersebut merupakan selat yang penting bagi pelayaran internasional yang dapat berdampak pada ekonomi negara – negara. Selat Malaka dan Selat Singapura yang strategis menjadi sasaran empuk bagi pelaku *piracy attack* karena banyaknya barang – barang yang diangkut oleh kapal yang melewati selat tersebut yang memiliki nilai tinggi seperti minyak, rempah – rempah atau barang dagangan lainnya.

Malacca Straits Patrol merupakan kerjasama yang dibentuk oleh Indonesia, Malaysia, dan Singapura dalam mengatasi tindak kriminalitas laut di Selat Malaka dan Selat Singapura. Pada awalnya kerjasama ini bernama MALSINDO yang diambil dari nama ketiga negara dan digabungkan. MALSINDO diajukan pada Juli 2004, dimana terbentuknya kerjasama ini merupakan model patroli terkoordinasi yang melibatkan angkatan laut Indonesia, Malaysia, dan

Singapura yang dilaksanakan di teritorial laut masing – masing negara⁴⁶. Tetapi pada awalnya tidak ada dampak yang signifikan dari kerjasama tersebut karena tidak adanya penurunan angka dari penyerangan kriminalitas di laut.

Maka dari itu ketiga negara melaksanakan pertemuan- pertemuan untuk membahas kelanjutan dari kerjasama sebelumnya sehingga kerjasama dapat lebih efektif. Pertemuan pertama dilakukan di Batam pada Agustus 2005 yang mendiskusikan mengenai masalah keamanan bernavigasi, keamanan wilayah, keamanan maritim di Selat Malaka Pada pertemuan tersebut dihasilkan *Batam Joint Statement of Tripartite Ministerial Meeting*⁴⁷. Dalam pertemuan ini menghasilkan poin - poin penting⁴⁸ yaitu pertama, ketiga negara menegaskan bahwa wilayah laut ketiga negara tetap berdasarkan UNCLOS 1982. Kedua, ketiga negara menyadari pentingnya *Tripartite Ministerial Meeting on the Straits of Malacca and Singapore* karena persoalan *piracy attack* yang marak. Ketiga, menyadari dan akan membentuk *Tripartite Technical Expert Group* (TTEG) dan *Revolving Fund Committee* dalam menangani isu proteksi lingkungan di Selat Malaka dan Selat Singapura. Dan keempat, akan melanjutkan diskusi keamanan maritim di regional dalam *framework* ASEAN dan *Asean Regional Forum*.

Setelah itu dilaksanakan *Jakarta Meeting*⁴⁹ yang merupakan pertemuan kedua. Pertemuan ini dilakukan di Jakarta pada 7 - 8 September 2005. Pertemuan tersebut dilakukan untuk meningkatkan keamanan dan pembahasan mengenai proposal *cooperative mechanism*⁵⁰.

⁴⁶ Chaterine Zara Raymond. *Piracy and Armed Robbery in the Malacca Straot : A Problem Solved?*. 2009. Vol 62. Halaman 36.

⁴⁷ Robert Beckman. *The 8th Science Council of Asia Conference*. Qingdao, China. 2008. Halaman 6.

⁴⁸ Ocean Policy Research Foundation. *OPRF Blueprint for a New Cooperative Framework on the Straits of Malacca and Singapore*. Dalam <https://nippon.zaidan.info/seikabutsu/2005/00813/pdf/0002.pdf>. Diakses pada 4 April 2018.

⁴⁹ Ibid.

⁵⁰ Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. *Singapore Meeting on The Straits of Malacca and Singapore: Enhancing Safety, Security and Environmental Protection, Singapura, 4 – 6 September 2007*. Dalam <https://www.kemlu.go.id/id/berita/siaran-pers/Pages/Singapore-Meeting-on-The-Straits-of-Malacca-and-Singapore-Enhancing-Safety-Security-and-Environmenta.aspx>. Diakses pada 26 Februari 2018.

Pertemuan ini difasilitasi oleh *International Maritime Organization* (IMO). Tujuan dari pertemuan ini adalah untuk menyediakan sebuah wadah atau forum untuk berdiskusi dengan tujuan untuk menyetujui framework kooperasi untuk meningkatkan keamanan dalam bernavigasi, proteksi terhadap lingkungan, dan keamanan di Selat Malaka dan Selat Singapura. Pertemuan ini dihadiri oleh delegasi dari 34 negara, dihadiri oleh observer dari organisasi intergovernmental yaitu *International Hydrographic Organization* (IHO) dan ASEAN, serta 6 observer dari organisasi non – governmental. Terdapat poin penting dari pertemuan ini yaitu harus adanya usaha dari 3 negara pantai untuk membentuk dan meningkatkan mekanisme untuk pertukaran informasi antar 3 negara⁵¹.

*Kuala Lumpur Meeting*⁵² adalah pertemuan ketiga dilakukan di Kuala Lumpur pada 18 - 20 September 2006. Pertemuan ini dihadiri oleh 31 perwakilan negara, 1 organisasi intergovernmental, dan 9 organisasi non-governmental. Dan *Singapore Meeting*⁵³ pertemuan keempat dilakukan di Singapura pada September 2007. Dalam pertemuan ini dibahas lebih dalam mengenai kesepakatan – kesepakatan yang di setujui di pertemuan – pertemuan sebelumnya. Dan terdapat mengenai pembahasan mengenai *Co – operative Mechanism* yang mendalam.

Setelah dilaksanakan pertemuan – pertemuan tersebut dan dibentuk kesepakatan – kesepakatan di setiap pertemuan, dibentuklah sebuah *Terms of Reference (ToR) Joint Coordinating Committee Malacca Straits Patrol* yang merupakan amandemen pertama untuk

⁵¹ Ocean Policy Research Foundation. *OPRF Blueprint for a New Cooperative Framework on the Straits of Malacca and Singapore*. Dalam <https://nippon.zaidan.info/seikabutsu/2005/00813/pdf/0002.pdf>. Diakses pada 4 April 2018.

⁵² International Maritime Organization. *Protection of Vital Shipping Lanes : The Kuala Lumpur Meeting*. 2006. Halaman 1-16.

⁵³ International Maritime Organization. *Protection of Vital Shipping Lanes : The Singapore Meeting*. 2007. Halaman 1-17.

merangkum kesepakatan – kesepakatan. Dokumen tersebut di tanda tangani pada pada 18 September 2008 oleh panglima militer tertinggi keempat negara Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand⁵⁴, dimana setelah menjadi *observer* Thailand masuk menjadi negara tetap. Setelah itu *Standard Operating Procedures* (SoP) juga terbentuk sebagai turunan dari ToR, yang ditandatangani pada bulan Juli 2008 yang merupakan amandemen pertama⁵⁵.

Sesuai definisi Stephen Krasner, penulis mengidentifikasi terdapat 4 komponen yang melandasi terbentuknya rezim internasional yaitu prinsip, norma, aturan, dan proses pengambilan keputusan. Penulis mengidentifikasi *Malacca Straits Patrol* (MSP) dengan berdasarkan 4 komponen yang dijelaskan didalam tabel dibawah berikut.

Tabel 4.3 : Komponen *Malacca Straits Patrol* sebagai Rezim Internasional

Komponen Rezim Internasional	Rezim Internasional : <i>Malacca Straits Patrol</i> (MSP)
Prinsip : kepercayaan atas fakta, sebab akibat, dan kejujuran	Dengan adanya pembajakan dan perampokan laut wilayah sehingga diputuskan secara bersama bahwa negara anggota MSP yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura bertanggung jawab atas keamanan dan keselamatan dari Selat Malaka dan Selat Singapura.
Norma : standar perilaku yang dijelaskan dalam hak dan kewajiban	<i>Terms of Reference</i> (ToR) dan <i>Standard Operating Procedures</i> (SOP) merupakan standar bagaimana anggota berperilaku dalam kerjasama patroli terkoordinasi yang telah disepakati bersama dimana dokumen tersebut menetapkan tugas dan tanggungjawab yang harus dilakukan dalam program – program yang telah dibentuk, yang berlaku pada tahun 2008 setelah pelaksanaan tandatangan dokumen.
Aturan : keputusan serta larangan spesifik terkait dengan norma yang berlaku.	Anggota partisipan atau pemerintah nasional menerapkan ToR dan SOP dalam wilayah masing – masing negaranya sesuai dengan yang tertuang didalam dokumen tersebut yang berisi dari bab 1-4 dengan 4 annexes. Dan berdasarkan hukum internasional,

⁵⁴ *Terms of Reference Joint Coordinating Committee. Thailand. 2008. Halaman 1-14.*

⁵⁵ Markas Besar Tentara Nasional Staf Operasi. *Malacca Strait Patrol Indonesia-Malaysia-Singapura-Thailand Standard Operating Procedures: 1st amendment. 2008.*

	kesepakatan bilateral yang telah terbentuk, dan hukum, aturan, regulasi, dan praktik nasional negara anggota.
Proses pengambilan keputusan: praktek dalam pembuatan kebijakan dan pengimplementasian keputusan bersama.	Anggota MSP harus mencapai keputusan bersama yaitu konsensus, dimana konsensus adalah kesepakatan bersama yang dihasilkan dan disetujui oleh seluruh anggota rezim. Jika ada usulan keputusan yang tidak disetujui oleh anggota maka usulan keputusan tersebut tidak berlaku. Anggota melaksanakan pertemuan - pertemuan yang digunakan untuk berdiskusi dan mencari solusi yang lebih baik terkait dengan implementasi program.

Sumber : Stephen Krasner. Structural Causes and Regime Consequences: Regime as Intervening Variables. *International Organization*.36.2. 1982. Halaman 187. Dalam <http://www.ir.rochelleterman.com/sites/default/files/krasner%201982.pdf> dan SOP MSP dalam Markas Besar Tentara Nasional Staf Operasi. *Malacca Strait Patrol Indonesia-Malaysia-Singapura-Thailand Standard Operating Procedures: 1st amendment*. 2008.

Dengan posisi strategis yang dimiliki oleh Selat Malaka dan Selat Singapura sebagai jalur perdagangan dan jalur navigasi dunia, tingkat kejahatan meningkat dengan dilakukannya pembajakan dan perompakan barang yang diangkut oleh kapal- kapal yang melewati selat. Dengan naiknya tingkat aksi tersebut, merugikan bukan hanya *user state* tetapi juga *littoral state* atau negara pantai yang berada di wilayah Selat Malaka dan Selat Singapura yaitu Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand sehingga muncul prinsip yang berlaku dalam MSP adalah kesepakatan bersama antara negara pantai dimana bertujuan untuk menjaga keamanan dan keselamatan Selat Malaka dan Selat Singapura. Kemudian norma yang ada dalam MSP adalah kesepakatan yang berupa *Terms of Reference* (ToR) dan *Standard Operating Procedures* (SOP), dimana didalam dokumen tersebut dijelaskan hak dan tanggungjawab yang harus

dilakukan negara anggota serta memberikan rincian – rincian tambahan dalam standar operasional tambahan. Terdapat hak dan kewajiban anggota negara dalam SOP , yaitu⁵⁶ :

1. Pada program MSSP, setiap negara anggota akan melaksanakan operasi patroli laut terkoordinasi didalam batas – batas wilayah maritim masing - masing negara dan sesuai dengan kesepakatan bilateral yang telah ada.
2. Pada program EiS, pesawat yang telah di sediakan oleh setiap negara anggota akan dipakai untuk melaksanakan patroli udara dengan CMPT(*Combine Mission Patrol Team*) di dalam area operasi.
3. Terkait dengan *intelligence*, akan melaksanakan penyusunan data, pengevaluasian data, dan penganalisisan data, serta melaksanakan.

Kemudian aturan yang berlaku dalam MSP dimana tertulis dalam dokumen bahwa dalam melaksanakan patroli terkoordinasi berada diwilayah laut negara masing – masing, dan juga berdasarkan hukum internasional , kesepakatan bilateral yang sudah terbentuk, dan hukum, aturan, regulasi nasional negara anggota masing – masing. Dan dalam proses pembuatan keputusan dalam MSP adalah dengan kebulatan suara dari negara anggota dimana adalah konsensus. Keputusan harus disetujui oleh seluruh negara anggota, dan jika ada usulan yang tidak diterima negara anggota maka usulan tersebut tidak ditetapkan dan tidak berlaku. Negara anggota melaksanakan pertemuan – pertemuan regular untuk bertemu, berdiskusi dan menilai bagaimana pelaksanaan dari program – program yang telah dibentuk serta mencari solusi yang lebih baik dan efektif.

⁵⁶ Ibid.

4.4.2 Outcome

Menurut Underdal dalam teori efektivitas rezim, *outcome* adalah implementasi rezim internasional yang telah dibentuk dimana terdapat perubahan perilaku dari target yang terkena ketentuan didalam rezim.

Dengan adanya perkembangan ancaman yang lebih besar, maka negara – negara sadar dibutuhkannya kerjasama dengan negara lain untuk keamanan wilayah. Dengan adanya kenaikan angka kejahatan di Selat Malaka dan Selat Singapura juga merupakan salah satu perhatian dari negara – negara pantai yang berada di wilayah selat tersebut. Pada awalnya kerjasama dilakukan hanya bersifat individu atau bersifat bilateral, untuk meminimalisir masalah yang terjadi terkait wilayah dengan negara yang bekerjasama.

Sehingga untuk menangani ancaman di Selat Singapura terdapat kerjasama bilateral yaitu *Indonesia-Singapore Coordinated Patrol* (ISCP) yang terbentuk pada Juni 1992. Framework kerjasama bilateral ini berbentuk patroli terkoordinasi, dimana juga disebut INDOSIN. Dalam kerjasama tersebut, Indonesia dan Singapura melakukan aktivitas patroli, berbagi informasi tetapi pelaksanaan patroli tetap hanya didalam wilayah masing – masing. Tetapi kerjasama patroli ini lebih sempit karena hanya di Selat Singapura tetapi tidak dengan Selat Malaka. Kerjasama ini berfokus pada area – area tempat kapal berlabuh yaitu Batam, Singapura, dan Bintan, karena merupakan titik – titik dari aksi pembajakan dan perampokan⁵⁷.

Selain itu pada tahun 1992, Indonesia juga melaksanakan kerjasama bilateral patroli terkoordinasi dengan Malaysia dengan nama IMCP atau *Indonesia-Malaysia Coordinated Patrol*. Kerjasama ini memiliki nama yang lebih mudah yaitu MALINDO, dimana membutuhkan

⁵⁷ Alfred Daniel Matthews. *Indonesian Maritime Security Cooperation in The Malacca Straits*. 2015. Naval Postgraduate School. Dalam <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a632505.pdf>. Diakses pada 27 Juni 2018.

2 kapal perang dari setiap negara untuk melaksanakan patroli yang dilaksanakan 4 kali dalam 1 minggu. Kerjasama ini memiliki batas yang lebih pendek dari kerjasama INDOSIN. Aera operasi dari kerjasama ini lebih besar sehingga memiliki hambatan untuk memberikan respon yang cepat terhadap aksi yang berlangsung⁵⁸.

Sehingga dengan dibentuknya rezim MSP yang melibatkan Indonesia, Malaysia, Singapura, dan juga Thailand, dibentuklah satu framework kerjasama yang memungkinkan keempat negara untuk mengamankan Selat Malaka dan Selat Singapura, bukan hanya bilateral. Kerjasama bilateral tetap berlangsung tetapi jangkauan dari rezim MSP diperbesar.

4.4.3 Impact

Dalam teori Underdal, *impact* merupakan konsekuensi dari *output* rezim, dimana dalam hal ini adalah bentuk perubahan perilaku negara anggota rezim dan tujuannya. Keempat negara pantai telah sepakat bahwa keamanan dan keselamatan Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan tanggung jawab bersama. Sehingga terbentuklah MSP yang dilakukan dalam 3 program yaitu *Malacca Straits Sea Patrol* (MSSP), *Eyes in the Sky* (EiS), dan *MSP Intelligence Exchange Group* (MSP IEG) yang merupakan kegiatan utama dalam penumpas kejahatan kriminalitas laut. Dimana tanggung jawab dan hak dari masing – masing negara juga dapat dilihat dalam ketiga program tersebut.

Pertama adalah *Malacca Straits Sea Patrol* (MSSP), dimana merupakan patrol laut yang terkoordinasi yang dilaksanakan oleh negara pantai dari wilayah masing – masing kedaulatan negara tersebut. Tujuan dari kegiatan ini adalah untuk kerjasama keamanan dimana patroli laut dan pengawasan dilakukan oleh pusat komando masing – masing negara pantai selama 24 jam di

⁵⁸ Ibid.

Selat Malaka⁵⁹. Ketiga negara berhak untuk melakukan patroli di wilayah masing – masing negaranya, tetapi tidak melewati batas negara lain. Setelah adanya kesepakatan, saat melakukan pengejaran atau *hot pursuit* terhadap kapal yang dicurigai, negara yang melakukan pengejaran diperbolehkan untuk berkoordinasi dengan angkatan laut negara lain agar dapat mengejar pelaku. Sehingga dalam menumpas aksi kejahatan dapat dilaksanakan lebih efektif.

Kedua adalah *Eye in the Sky* (EIS) yang resmi diluncurkan pada 13 September 2005, dimana merupakan patroli udara yang terkoordinasi dari udara oleh negara pantai yang dibawah oleh pusat komando yang juga telah terkoordinasi. Tujuan dari kegiatan ini adalah membantu dalam pengawasan keamanan negara pantai di Selat Malaka melalui pengawasan udara. Dalam pelaksanaannya, setiap penerbangan misi tim patroli gabungan terdiri dari masing – masing negara yaitu Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand sehingga mengetahui perkembangan situasi di titik – titik terlaksananya patroli udara. Dimana penerbangan dilakukan rutin sebanyak 2 kali seminggu⁶⁰. Masing – masing negara anggota wajib menyediakan pesawat untuk melaksanakan patroli udara dimana dipakai secara bergantian. Selain itu dalam melaksanakan patroli udara negara anggota menyediakan personel yang akan berpartisipasi untuk mengumpulkan informasi atau memetakan titik – titik berbahaya atau yang dicurigai.

Dan yang ketiga adalah *Intelligence Exchange Group* (IEG), dimana merupakan pembentukan kelompok yang digunakan untuk komunikasi negara – negara pantai dalam pertukaran informasi dalam kerjasama keamanan *Malacca Strait Patrol*. IEG memiliki sebuah wadah yang bersifat online yaitu *Malacca Straits Patrol Information System* (MSP-IS). Ketiga negara berhak dan bertanggung jawab untuk melaporkan segala situasi mengenai ancaman, aksi

⁵⁹ Michael Malley. *Maritime Security Cooperation in the Strait of Malacca*. Thesis : Naval Postgraduate School Monterey. 2008.

⁶⁰ Alfred Daniel Matthews. *Indonesian Maritime Security Cooperation in the Malacca Straits*. Thesis : Naval Postgraduate School Monterey. 2015.

kejahatan, atau informasi lainnya yang berguna untuk kelangsungan kerjasama ketiga negara. Dan ketiga negara juga berhak untuk mengakses data – data tersebut untuk memperkaya dan mengambil solusi yang tepat terhadap ancaman yang dihadapi.

Pelaksanaan patroli laut terkoordinasi yang berdasarkan Tordon SOP dari MSP dapat dilihat dari pelaksanaan program diatas dengan pengaruhnya terhadap angka pembajakan dan perampokan yang terjadi. Dengan adanya kerjasama dari negara – negara tersebut maka dalam rentang waktu 2005 hingga 2009, kasus pembajakan dan perompakan mengalami penurunan yang signifikan. Dimana menurut data dari IMB pada tahun 2009 kasus pembajakan yang tercatat hanya 42 kasus. Sebagai perbandingan, pada tahun 2009 angka pembajakan di perairan Somalia adalah 197 kasus. Dan dalam data IMB mengenai data insiden pembajakan dan perampokan bersenjata terhadap kapal pada tahun 2011 hingga 2014 hanya terjadi maksimal 2 kali. Dimana pada tahun 2011, 2013, dan 2014 terdapat pada angka 1. Sedangkan pada Selat Singapura pada tahun 2011 hingga tahun 2014 mengalami penurunan, dimana pada tahun 2014 adapada angka 8⁶¹.

4.4.4 Behavioral Change

Indikator ini menjelaskan tentang perubahan perilaku aktor-aktor di dalam rezim internasional. Perubahan perilaku antara negara-negara yang tergabung dalam suatu rezim internasional akan memengaruhi efektivitas rezim tersebut. Dalam *Malacca Strait Patrols* dimana berisikan Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand sebagai anggota di dalam rezim tersebut. Selain Thailand, ketiga negara anggota lainnya merupakan negara di Asia Tenggara yang posisinya mengelilingi Selat Malaka yang menjadi salah satu jalur perdagangan tersibuk di

⁶¹ ICC International Maritime Bureau. *Piracy and Armed Robbery Against Ships : i January – 31 December 2015*. Dalam <https://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2016/02/2015-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>. Diakses pada 27 Juni 2018.

dunia. Sayangnya, dengan aktivitas pembajakan dan perompakan yang semakin berkembang dewasa ini, keamanan Selat Malaka tidak lagi terjamin.

Hal inilah yang mendorong diciptakannya rezim MSP. Tujuan dari MSP adalah mengadakan koordinasi patroli air dan udara dari negara-negara anggotanya untuk melindungi dan menjaga keamanan serta kredibilitas dari Selat Malaka dan Selat Singapura.⁶² Program-program yang tersusun di dalamnya, mulai dari *monitoring* hingga patroli, disetujui untuk dilakukan bersama-sama atau biasa disebut dengan patroli terkoordinasi. Rezim ini dibuat untuk menindaklanjuti *maritime piracy* yang sedang gencar dilakukan aktor terorisme di wilayah-wilayah perairan dunia, salah satunya perairan Selat Malaka dan Selat Singapura.

Awalnya, sebelum bergabung dengan MSP, Indonesia, Malaysia, dan Singapura melakukan patroli di wilayah perairannya secara mandiri. Pada awal tahun 2000-an, pembajakan dan perompakan dianggap sebagai masalah yang tidak dapat diselesaikan karena negara-negara tidak saling percaya satu sama lain untuk menangani masalah ini.⁶³ Masing-masing negara, dalam kasus Selat Malaka, Malaysia dan Indonesia, mengerahkan militernya sendiri untuk mengatasi masalah ini sehingga hasil yang diperoleh pun tidak efektif.

Seiring bertambahnya waktu, masalah pembajakan ini semakin krusial sehingga akhirnya mendorong negara-negara untuk membentuk kerja sama. Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand akhirnya memutuskan untuk bekerja sama mengatasi permasalahan di Selat Malaka dan Selat Singapura dengan dibentuknya MSP. Pembentukan MSP ini menandakan kepercayaan keempat negara anggota rezim ini untuk bekerja sama menangani permasalahan *maritime piracy* pembajakan dan perompakan yang mengganggu keamanan Selat Malaka dan Selat Singapura.

⁶² Oceans Beyond Piracy. *Malacca Strait Patrols*. Dalam <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/malacca-strait-patrols>. Diakses pada 7 Mei 2018.

⁶³ Megan Anderson. (2016). *The Malacca Strait Patrol: A Maritime Security Network Analysis*. Dalam https://www.researchgate.net/publication/295907874_The_Malacca_Strait_Patrol_A_Maritime_Security_Network_Analysis. Diakses pada 7 Mei 2018.

Salah satu program kerja sama yang dilakukan Indonesia, Singapura, dan Malaysia adalah *Eyes-in-the-Sky*. Kerja sama trilateral ini dilakukan untuk meningkatkan kewaspadaan wilayah maritim di sekitar Selat Malaka untuk mencegah terjadinya pembajakan dan perompakan di wilayah tersebut.⁶⁴ Kerja sama ini hanya dimaksudkan untuk mengawasi daerah di sekitar selat tanpa adanya *joint patrol*. Sebelumnya, Indonesia bekerja sama dengan Singapura dalam mengatasi masalah yang terjadi di Selat Singapura. Kerja sama tersebut dinamai dengan *Project SURPIC*, di mana dalam proyek tersebut kedua negara membagi gambaran *real-time* situasi wilayah perairan dari kamera yang digunakan masing-masing militer perairan.⁶⁵ Pembagian gambar *real-time* ini berfungsi untuk menentukan misi keamanan yang akan dilakukan terhadap Selat Singapura. Pada tahun 2009, proyek ini berkembang menggunakan metode berbasis internet dengan menggunakan teknologi *Open and Analysed Shipping Information System* (OASIS) untuk meningkatkan kewaspadaan di wilayah maritim dan *Sense-Making Analysis and Research Tool* (SMART) untuk *sense-making* wilayah maritim.⁶⁶

Kerja sama yang dilakukan Indonesia, Malaysia, dan Singapura ini menunjukkan adanya perubahan perilaku dari ketiga negara untuk saling memercayai dan mulai melakukan kerja sama dalam mengatasi masalah *maritime piracy* di kawasan Selat Malakadan Selat Singapura. Berbagai kerja sama ini dimaksudkan untuk mengurangi maupun mencegah terjadinya pembajakan kapal-kapal dagang yang sering melewati Selat Malaka yang merupakan jalur perdagangan teramai di Asia Tenggara.

⁶⁴ RSIS Policy Report. (2014). *Indonesia's Naval Development and Maritime Cooperation*. S. Rajaratnam School of International Studies (RSIS).

⁶⁵ Ibid.

⁶⁶ Ibid.

Hubungan baik antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura menyebabkan penjagaan di Selat Malaka oleh ketiga negara ini akan diperketat.⁶⁷ Hubungan baik antara Singapura dan Indonesia telah terbukti dalam *Project SURPIC*. Pada akhir 2004, ketiga negara ini setuju untuk membentuk MALSINDO, yang merupakan cikal-bakal dari MSP. Kerja sama yang disetujui pertama kali dari MALSINDO pada 2004 adalah kegiatan patroli terkoordinasi antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura.⁶⁸ Kerja sama trilateral ini merupakan pertama kalinya patroli bersama antara ketiga negara ini untuk melindungi Selat Malaka dari perompak.

Sebelum kerja sama MALSINDO terbentuk, banyak kerja sama unilateral dan bilateral yang dilakukan antara Indonesia-Malaysia dan Indonesia-Singapura. Sayangnya kerja sama yang melibatkan hanya dua negara ini tidak berjalan efektif karena penyerangan terhadap Selat Malaka berakibat pada tiga negara di sekitarnya, yakni Indonesia, Malaysia, dan Singapura.⁶⁹ Ketika kerja sama yang dilakukan tidak melibatkan ketiga negara ini, maka penyelesaian masalah yang seusai untuk permasalahan *maritime piracy* akan sulit dicapai dan juga sulit untuk mencapai kepentingan ketiga negara tanpa adanya pertentangan. Untuk itulah MALSINDO diciptakan. Dengan terbentuknya kerja sama trilateral ini, diharapkan ketiga negara dapat mengatasi bersama masalah perompakan di Selat Malaka dengan mengadakan koordinasi patroli angkatan laut ketiga negara demi terciptanya perdamaian di wilayah perairan Selat Malaka.

Melalui MALSINDO yang menjadi cikal-bakal MSP, dilakukan tiga program kerja untuk mencegah terjadinya perompakan di Selat Malaka. Pertama adalah *Eyes in the Sky* (EIS), yakni cara yang dilakukan dengan menggunakan pesawat mengelilingi Selat Malaka untuk mengawasi

⁶⁷ Koh Swee Lean Collin, Op.Cit

⁶⁸ Sri Magfirah Indriani Wijaya. (2017). *Usaha Malsindo Trilateral Coordinated Patrol dalam Menangani Perampokan Bersenjata di Selat Malaka* dalam *Journal of International Relationship*, Vol 3 (4), hal. 189. Dalam <https://media.neliti.com/media/publications/217486-usaha-malsindo-trilateral-coordinated-pa.pdf>. Diakses pada 8 Mei 2018.

⁶⁹ Ibid, hal. 191.

dari udara pergerakan yang tidak wajar di perairan Selat Malaka.⁷⁰ Melalui program ini, integrasi angkatan laut dan udara diperlukan dan dijalankan bersama-sama. Program kedua adalah *Malacca Strait Sea Patrol* (MSSP), dimana ketiga negara saling bertukar informasi setelah melakukan patroli di sekitar Selat Malaka yang dilakukan oleh angkatan laut ketiga negara ini.⁷¹ Pertukaran informasi ini dilakukan untuk menghindari adanya kesalahan informasi maupun berita terbaru yang ditemukan oleh masing-masing anggota patroli ketiga negara tersebut. Program ketiga adalah *MSP Intelligence Exchange Group* (MSP-IEG), merupakan pemantauan dari udara dan laut dengan menggunakan sistem informasi untuk membagikan apa yang sedang terjadi di Selat Malaka melalui gambar *real-time* dari masing-masing teknologi ketiga negara ini agar negara lainnya mengetahui apa yang sedang terjadi saat itu di lapangan melalui pemantauan tiap-tiap anggota patroli.⁷²

Terbentuknya MSP secara langsung berdampak pada pengurangan jumlah kejahatan di Selat Malaka. Melalui kerja sama trilateral ini, banyak aktivitas *maritime piracy* yang berhasil ditangkap dan diatasi oleh anggota patroli ketiga negara ini. Keberhasilan ini disebabkan oleh adanya keinginan dari ketiga negara yang terlibat untuk bekerja sama dan mencegah terjadinya kasus perompakan di Selat Malaka yang menjadi pusat perekonomian terbesar Indonesia, Malaysia, dan Singapura.

Berdasarkan penjelasan di atas, perubahan perilaku negara-negara anggota rezim berpengaruh pada efektivitas rezim, di mana Indonesia, Malaysia, dan Singapura yang awalnya melakukan kegiatan patroli secara individu tidak berjalan efektif. Jumlah kriminalitas di perairan

⁷⁰ Senia Febrica. (2017). *Maritime Security and Indonesia: Cooperation, Interests and Strategies*, hal. 45. London&New York: Routledge.

⁷¹ Sri Magfirah Indriani Wijaya. *Usaha Malsindo Trilateral Coordinated Patrol dalam Menangani Perampokan Bersenjata di Selat Malaka* dalam *Journal of International Relationship*, Vol 3 (4), hal. 189. Dalam <https://media.neliti.com/media/publications/217486-usaha-malsindo-trilateral-coordinated-pa.pdf>. Diakses pada 8 Mei 2018.

⁷² Ibid.

Selat Malaka terus meningkat dan hampir dianggap sebagai masalah yang tidak dapat diselesaikan. Namun, ketika ketiga negara ini mengubah perilakunya dan mulai bekerja sama dan membentuk rezim, tingkat kejahatan di perairan Selat Malaka justru berkurang sehingga MSP dapat dikatakan memiliki efektivitas yang tinggi.

4.4.5 Technical Optimum

MSP merupakan rezim internasional yang dibentuk oleh tiga negara yang mengelilingi Selat Malaka dan Selat Singapura. Rezim ini dibentuk untuk mengurangi dan mencegah terjadinya kasus *maritime piracy* di kawasan perairan Selat Malaka yang sangat mengganggu kenyamanan kapal-kapal yang melewati perairan tersebut untuk berdagang serta mengganggu ketiga negara di sekelilingnya karena Selat Malaka merupakan jalur perairan yang sangat penting bagi perekonomian Indonesia, Malaysia, dan Singapura.

Dibentuknya MSP ini menjadi salah satu perubahan perilaku ketiga negara anggota di dalamnya, di mana Indonesia, Malaysia, dan Singapura sebelumnya menyelesaikan masalah *maritime piracy* yaitu pembajakan dan perompakan di sekitar Selat Malaka secara individu atau melalui kerja sama bilateral saja. Kurangnya rasa percaya antara negara yang satu terhadap negara yang lain ini menghambat pencapaian tujuan dari ketiga negara ini untuk menciptakan kedamaian di jalur maritim Selat Malaka dan mencegah terjadinya kasus *maritime piracy* di kawasan perairan tersebut.

Ketika MSP terbentuk, Indonesia, Malaysia, dan Singapura akhirnya bekerja sama dan mulai saling percaya, terbukti bahwa rezim tersebut berperan besar dalam mengurangi jumlah kasus perompakan yang terjadi di kawasan Selat Malaka. Berbagai program dan metode kerja sama yang dilakukan ketiga negara ini berhasil menghambat laju pelaku perompakan di kawasan tersebut.

Keberhasilan MSP ini dikatakan mendekati indikator solusi optimal secara teknis. Solusi yang ditawarkan MSP melalui kerja sama trilateral antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura dilakukan dengan tiga program, yakni EIS, MSSP, dan MSP-IEG.⁷³ Dari ketiga program ini, tingkat keberhasilan yang diperoleh cukup besar, dengan berkurang pesatnya jumlah *maritime piracy* di Selat Malaka. Solusi ini telah dilaksanakan dan hasilnya telah terlihat secara teknis dengan keberhasilan menekan angka *maritime piracy* di kawasan perairan Selat Malaka.

Selain itu, MSP juga telah mendapatkan pengakuan dari pihak internasional. Hasil signifikan yang ditunjukkan MSP adalah pengurangan jumlah *maritime piracy* dari tiga puluh delapan pada 2004 menjadi hanya satu pada tahun 2011.⁷⁴ Dengan pencapaian tersebut, MSP mendapatkan pengakuan dari *International Chamber of Commerce's International Maritime Bureau* (IMB).⁷⁵

Pengakuan internasional ini merupakan pencapaian tambahan yang sangat berharga untuk kelangsungan MSP. Hasil yang positif terus ditunjukkan oleh ketiga negara ini melalui program-program yang dicanangkan ketiga negara tersebut melalui MSP. Pengakuan internasional ini sekaligus menunjukkan kemampuan Indonesia, Malaysia, dan Singapura, yang bisa dikatakan belum sepenuhnya maju seperti negara-negara di Amerika Serikat atau negara-negara di Benua Eropa, bahwa ketiga negara ini pun mampu bekerja sama dan memberikan hasil yang terbaik. Ketiga negara ini bahkan menunjukkan bahwa di balik berbagai konflik yang menimpa ketiganya, mulai dari konflik perbatasan hingga budaya, Indonesia, Malaysia, dan Singapura mampu mengesampingkan perselisihan tersebut dan fokus menjaga perdamaian wilayah maritimnya yang sangat penting karena merupakan pusat perekonomian ketiga negara tersebut.

⁷³ Ibid.

⁷⁴ Anonymous. (2004). *Malacca Straits piracy down due to sea-air patrols*. Dalam <https://www.thestar.com.my/news/nation/2014/04/24/malacca-straits-piracy-down-due-to-sea-air-patrols/>. Diakses pada 8 Mei 2018.

⁷⁵ Ibid.

Dari penjelasan diatas dapat dilihat bahwa MSP merupakan sebuah rezim internasional dimana terdapat unsur – unsur rezim yang dikemukakan oleh Stephen Krasner yaitu prinsip, norma, aturan, dan proses pemngambilan kebijakan. Setelah itu dalam penjelasan selanjutnya dapat dilihat bahwa MSP merupakan rezim yang efektif dimana terdapat penurunan angka kejahatan kriminalitas laut di Selat Malaka dan Selat Singapura dimana melalui program – program yang telah terbentuk yang dilaksanakan oleh keempat anggota rezim.



BAB V

PEMBAHASAN

Pada bab ini, penulis akan menjelaskan bagaimana efektivitas rezim *Malacca Straits Patrol* mengatasi ancaman kriminalitas di Selat Malaka dan Selat Singapura. Dalam teori milik Underdald terdapat dua faktor penting yang dapat menentukan apakah sebuah rezim efektif atau tidak yaitu *problem malignancy* dan *problem solving capacity*.

5.1 *Problem Malignancy*

Dalam sub bab ini penulis akan menjelaskan tipe masalah menurut teori yang dikemukakan oleh Underdal, dimana terdapat *problem type* yang terbagi menjadi dua tipe masalah yaitu *benign* atau *malign*¹. Dimana penulis akan menjelaskan apakah ancaman kriminalitas di Selat Malaka dan Selat Singapura adalah merupakan tipe masalah yang berat atau tipe masalah yang ringan. Menurut Underdal dalam mendefinisikan suatu masalah, terdapat dua tipe masalah. Pertama adalah tipe masalah *benign* atau tipe masalah ringan, dimana menurut Underdal tipe masalah ini merupakan tipe masalah yang mudah untuk dicari solusinya, sehingga memberikan dampak positif terhadap penilaian tingkat kolaborasi negara anggota². Dalam tipe masalah *benign* terdapat tiga indikator yaitu *problem of coordination*, *symmetry*, dan *cross – cutting cleavages*³. Kedua, terdapat tipe masalah *malign* atau tipe masalah berat, dimana menurut Underdal tipe masalah ini merupakan tipe masalah yang sulit untuk dicari soludinya, sehingga

¹ Arild Underdal. "One question, Two Answers". Cambrige. MIT Press. 2002. Halaman 6.

² Ibid.

³ Ibid.

memberikan dampak negatif terhadap penilaian tingkat kolaborasi negara anggota. Dalam tipe masalah *malign* terdapat tiga indikator yaitu *incognurity*, *asymmetry*, dan *cumulattive cleavages*⁴.

Dari definisi yang diberikan oleh Underdal diatas, penulis menyimpulkan bahwa masalah ancaman kriminalitas laut yang terjadi di Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan tipe masalah *benign* atau mudah. Dimana setelah penulis mengoperasikan konsep dengan masalah, tingkat dan angka dari ancaman tersebut cenderung turun dan stabil setelah adanya kerjasama keamanan yang dilakukan oleh Indonesia, Malaysia, dan Singapura dalam mengatasi ancaman tersebut dan membentuk suatu rezim kerjasama keamanan.

Sesuai dengan penjelasan tipe masalah yang telah didefinisikan oleh Underdal diatas, dalam bab ini penulis akan membuktikan apakah ancaman kriminalitas laut di Selat Malaka dan Selat Singapura masuk kedalam tipe masalah *benign*. Dimana dalam melihat tipe masalah tersebut digunakan indikator yaitu *problem of coordination*, *symmetry*, dan *cross – cutting cleavages*. *Problem coordination* melihat apakah negara anggota rezim memiliki paham yang sama sehingga akan menimbulkan koordinasi diantara negara anggota dalam menangani masalah. *Symmetry* melihat apakah negara anggota rezim memiliki kepentingan nasional yang sama. Dan *cross – cutting cleavages* melihat mengenai kompromi diantara negara anggota rezim.

5.1.1 *Problem of Coordination*

Problem of Coordination menurut Underdal merupakan kesepahaman yang dimiliki sesama negara anggota rezim dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi. Dalam koordinasi yang dilakukan negara anggota dalam dilihat dalam bagaimana pengambilan keputusan oleh

⁴ Ibid.

masing – masing negara anggota, dan bagaimana cara atau jalan yang diambil oleh negara anggota sehingga terciptanya solusi yang ideal bagi masalah⁵.

Selat Malaka merupakan wilayah perairan yang strategis dilihat dari lokasinya yang dipakai sebagai jalur perdagangan dan pelayaran internasional. Setiap harinya banyak kapal yang melintas dari kapal ikan hingga kapal bermuatan besar, yang membawa barang – barang dagangan, rempah – rempah, hingga minyak sehingga muncul lah ancaman – ancaman atau kejadian – kejadian yang dapat merugikan negara. *Accident* atau tabrakan, kemacetan dalam pelayaran, minyak tumpah, *toxic chemical* atau *radio active*, dan *piracy attack*⁶. Dimana ancaman yang nyata yang dirasakan oleh anak buah kapal beserta kapten yang melintasi selat adalah *piracy attack*, dimana barang – barang dagangan ataupun barang – barang pribadi yang berharga akan hilang karena dibajak. Selain itu nyawa pun menjadi taruhan karena selain aksi pembajakan, aksi penculikan juga dilakukan untuk mendapatkan uang tebusan dari negara asal bendera kapal tersebut.

Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan salah satu jalur penting di dunia, dimana pelayaran dan transit kapal dagang yang aman merupakan hal yang penting bagi masyarakat internasional, khususnya bagi negara – negara yang bergantung pada barang – barang, makanan, dan energi yang di angkut melalui Selat Malaka. Akibat dari pentingnya selat tersebut, para pelaku bajak laut menggunakan kesempatan itu untuk memakai selat sebagai untuk memperoleh barang – barang yang dibutuhkan. Pada Juni 2005, terdapat pernyataan bahwa *Malacca Straits* merupakan area yang berbahaya dimana dapat terjadi perang, penyerangan,

⁵ Arild Underdal. "One question, Two Answers". Cambrige. MIT Press. 2002. Halaman 17.

⁶ Muhammad Badrus Zaman. *Study on Safety of Navigation Using Automatic Identification System for Marine Traffic area Case Study: Malacca Straits*. International Journal of Marine Engineering Innovation and Research. Vol 1(1). 2016. Halaman 26 – 30.

terorisme, dan kejahatan sejenis yang dikemukakan oleh *Joint War Committe of the Lloyd*⁷. Akibat dari pernyataan tersebut, terdapat kenaikan asuransi terhadap barang dan kapal – kapal yang melewati maupun transit di Selat Malaka yang sangat merugikan bagi industri pengiriman. Negara – negara pengguna selat mendesak negara – negara pantai untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan di selat tersebut.

Pembajakan dan perampokan merupakan ancaman bagi keamanan maritim di Asia Tenggara dan berkembang sehingga mendapatkan perhatian internasional. Pembajakan berkembang dengan adanya masalah sosial-ekonomi dan keamanan. Dimana dalam faktor sosial ekonomi dapat dilihat dari kemiskinan yang muncul sehingga satu – satunya jalan pintas yang diambil adalah menjadi pembajak. Di sisi lain dalam faktor keamanan dapat dilihat dari kurangnya perhatian dan kontrol keamanan dalam teritorial negara, dimana membuktikan negara tidak dapat menjaga wilayah perairan masing – masing. Serangan – serangan bajak laut berbahaya karena dapat melaksanakan aksi – aksi seperti penyerangan yang menyebabkan luka – luka bahkan kematian, penyanderaan anak buah kapal untuk mendapatkan uang tebusan, pembajakan dan pencurian barang – barang maupun kapal. Bajak laut juga merupakan masalah keamanan internasional, dimana dalam melaksanakan aksinya para bajak laut membahayakan keamanan dan keselamatan jalur pelayaran internasional seperti dalam Selat Malaka dan Selat Singapura dimana 80% dari barang perdagangan global dibawa melalui kapal yang melewati perairan tersebut.

Negara – negara juga berusaha dalam menangani ancaman perampokan dan pembajakan, dimana di tingkat internasional terdapat UNCLOS 1982 (*United Nations Convention on the Law*

⁷ Matthews Alfred Daniel. *Indonesian Maritime Security Cooperation in the Malacca Straits*. Dalam https://calhoun.nps.edu/bitstream/handle/10945/45897/15Jun_Matthews_Alfred.pdf?sequence=1. Diakses pada 9 Juni 2018.

of the Sea) yang didalamnya membahas mengenai permasalahan ini. Didalam UNCLOS 1982 dinyatakan bahwa negara anggota diperbolehkan untuk mengatasi pembajakan dalam undang – undang nasional negaranya⁸, dimana negara dapat menginvestigasi, menangkap, menuntut, dan menghukum para pelaku bajaklaut sesuai dengan undang – undang domestiknya terutama jika tindakan tersebut dilakukan didalam yuridiksi maritim negara.

Tabel 5.1 : Angka pembajakan yang dilaporkan di Asia Tenggara pada tahun 1995 – 2006.

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Indonesia	33	57	47	60	115	119	91	103	121	93	79	50
Malaysia	5	5	4	10	18	21	19	14	5	9	3	10
Thailand	4	16	17	2	5	8	8	5	2	4	1	1
Filipina	24	39	16	15	6	9	8	10	12	4	-	6
S. Malaka	2	3	-	1	2	75	17	16	28	37	12	11
S. Singapura	2	2	5	1	14	5	7	5	2	8	7	5
Asteng	70	122	89	89	160	237	150	153	170	155	102	83

Sumber diolah penulis dari ICC, Piracy and Armed Robbery againts ships. Annual Reports 1995 – 2006⁹.

Salah satu wilayah yang menjadi tempat berkembang para bajak laut adalah Asia Tenggara. Pada tahun 1990 dan pertengahan 2000, terjadi lonjakan pada aksi pembajakan dimana para pembajak menargetkan kapal – kapal dagang dari berbagai negara, ukuran, dan tipe kecuali yang berukuran besar karena sulit untuk menaiki kapal tersebut. Target penyerangan adalah kapal yang lebih kecil, lamban, dan membawa barang dagangan yang dapat dibajak. Dapat dilihat pada tabel 1, dimana terdapat tabel dengan data mengenai lokasi dan angka

⁸ Ahmad Amri. *Southeast Asia's Maritime Piracy : Challenges, Legal Instruments and A Way Forward*. Dalam <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.679.491&rep=rep1&type=pdf>. Diakses pada 8 Juni 2018.

⁹ ICC International Maritime Bureau. *Piracy and Armed Robbery Againts Ships : Annual Report 1 January – 31 December*. Dalam 2004. https://www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/ICC_InternationalMaritimeBoard_Annual_Piracy_Report2004.pdf. Diakses pada 1 Juni 2018.

pembajakan di Asia Tenggara dan wilayah perairan negara – negara di wilayah Asia Tenggara dan angka dari aksi tersebut. Dimana dapat dilihat terjadi kenaikan dan penurunan yang signifikan didalam tabel yang ditunjukkan. Dapat dilihat di Indonesia, terdapat lonjakan yang signifikan pada angka di tahun 1999 hingga tahun 2003 dimana angka tersebut berada pada 3 digit angka. Pada tahun 2000 terjadi aksi dengan jumlah angka 119, dan pada tahun 2003 terjadi aksi dengan jumlah angka 121. Di wilayah Malaysia, angka tertinggi juga terdapat pada tahun 2000 dengan angka 21. Di wilayah Selat Malaka juga terdapat lonjakan angka yang terjadi pada tahun 2000, dimana terdapat angka 75. Sedangkan di Selat Singapura, angka tertinggi dari aksi pembajakan terdapat di tahun 1999 pada angka 14. Naik turunnya angka yang terjadi di lokasi – lokasi pada tabel 1 terjadi karena lokasi strategis dari Selat Malaka dan Selat Singapura yang merupakan selat tersibuk sebagai jalur pelayaran dan perdagangan internasional¹⁰.

Pada awal tahun 2000, komunitas internasional menaruh perhatiannya dengan adanya kenaikan angka dalam kejadian pembajakan dan perompakan yang dikhawatirkan berhubungan dengan aksi terorisme di Selat Malaka dan Selat Singapura.

Grafik 5.1 : Aksi Pembajakan tahun 2004 menurut lokasi.

¹⁰ Ibid.



Sumber diolah penulis dari ICC, Piracy and Armed Robbery against ships. Annual Reports 2004¹¹

Dari grafik diatas dapat dilihat pada data menurut lokasi pada tahun 2004, dimana Indonesia, Malaysia, dan Singapura sebagai negara Asia Tenggara yang berada di wilayah Selat Malaka dan Selat Singapura juga mengalami aksi pembajakan laut. Wilayah perairan Indonesia dengan angka 93 pada tahun 2004, Malaysia dengan angka 9, Selat Malaka dengan angka 37, dan Selat Singapura dengan angka 8. Ketiga negara merupakan negara pantai dari wilayah Selat Malaka dan Singapura yang terkena dampak dari aksi para bajak laut. Dapat dilihat dari data di tabel 1 dan grafik 1 bahwa ketiga negara mengalami masalah yang sama yaitu ancaman dari aksi pembajakan laut.

Letak Selat Malaka dan Selat Singapura berada di wilayah Indonesia, Malaysia, dan Singapura, dimana ketiga negara tersebut memiliki kepentingan masing – masing dalam menggunakan selat tersebut. Singapura merupakan negara yang bergantung pada keamanan Selat

¹¹ ICC International Maritime Bureau. *Piracy and Armed Robbery Against Ships : Annual Report 1 January – 31 December*. Dalam 2004. https://www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/ICC_InternationalMaritimeBoard_Annual_Piracy_Report2004.pdf. Diakses pada 1 Juni 2018.

Malaka maupun Selat Singapura, dimana kegiatan ekonomi dan pelayarannya menggunakan selat tersebut. Singapura merupakan negara industri dimana sangat bergantung kepada perdagangan minyak. Singapura sebagai negara yang bergantung pada peringiriman, perdagangan dan penyulingan minyak akan menjadi negara yang paling berpengaruh jika adanya gangguan dalam aliran pengiriman. Selain itu dapat dilihat bahwa titik – titik penting negara Singapura seperti pusat ibukota, pusat industri, dan pelabuhan yang berada di pantai Selatan memungkinkan untuk menjadi tempat penyerangan maritim. Dengan posisi yang ekonomi yang rawan dan rentan, Singapura berusaha untuk meningkatkan kooperasi dan kerjasama internasional untuk melawan pelaku penyerangan maritim Singapura khawatir dengan adanya kejadian – kejadian pembajakan dan perompakan maupun terorisme dimana dampak berdampak pada ekonomi negaranya. Sehingga, menteri keamanan Singapura yaitu Teo chee Hean berpendapat bahwa ancaman tersebut merupakan hal yang diluar kemampuan 1 negara untuk melindungi selat¹². Disisi lain, terdapat pendapat lain dari Sekertaris Jendral IMO (*International Maritime Organization*) Eltimios Mitropoulus, yang menyarankan bahwa usaha dari internasional juga diperlukan untuk melawan ancaman teror tersebut^{13.14}.Malaysia juga merupakan negara yang bergantung terhadap perdagangan dan pelayaran, dimana sebagian besar dari perdagangan tersebut melalui Selat Malaka. Selat Malaka juga merupakan lokasi dari pelabuhan – pelabuhan besar milik Malaysia.

Sejak adanya lonjakan kejadian pembajakan yang terjadi pada tahun 1990-an, Indonesia sudah menjalin kerjasama keamanan maritim dengan negara – negara tetangga untuk

¹² Mark J. Valencia. *The Politics of Anti-Piracy and Anti-Terrorism Responses in Southeast Asia*, in *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Graham Gerrad Ong-Webb. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies. Tahun 2006. Halaman 85.

¹³ Ibid.

¹⁴ Joyce Dela Pena. *Maritime Crime in the Straits of Malacca : Balancing Regional and Extra-Regional Concerns*. Dalam <https://web.stanford.edu/group/sjir/pdf/Pirates.pdf>. Diakses pada 9 Juni 2018.

mengamankan selat, tetapi kerjasama tersebut hanya sebatas kerjasama bilateral. Dimana terdapat INDOSIN, yang merupakan kerjasama antara Indonesia dan Singapura akibat adanya kenaikan perampokan bersenjata yang terjadi di selat pada Juni 1992, dimana kerjasama ini merupakan kerjasama patroli di Selat Singapura. Disisi lain ditahun yang sama, terdapat kerjasama antara Indonesia dan Malaysia dengan nama MALINDO, dimana kerjasama ini dilakukan untuk meningkatkan keamanan di Selat Malaka¹⁵. Malaysia dan Indonesia telah meningkatkan usaha mereka dalam mengatasi ancaman – ancaman tersebut tetapi dengan kurangnya sumber daya dan kemampuan keseluruhan yang dimiliki membuat kerjasama keduanya kurang efektif. Dimana Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar didunia yang memiliki lebih dari 17.500 pulau dan lebih dari 50.000 garis pantai¹⁶. Sedangkan Malaysia juga telah melakukan tindakan – tindakan yang dilakukan untuk melawan pembajakan dan perampokan serta organisasi yang berhubungan dengan terorisme. Setelah itu framework kerjasama bilateral ini berlangsung hingga tahun 2004, dan berubah menjadi kerjasama multilateral.

Dengan adanya tekanan internasional untuk negara pantai untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan di Selat Malaka dan Selat Singapura, maka Indonesia mengajukan patroli angkatan laut yang dilakukan dengan framework trilateral di Selat Malaka. MALSINDO merupakan patroli terkoordinasi untuk memenuhi tanggung jawab negara pantai untuk mengamankan selat. Dimana Selat Malaka dan Selat Singapura berlokasi di wilayah negara pantai yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura dan ancaman – ancaman tersebut juga dialami oleh masyarakat negara mereka sehingga merugikan. Indonesia, Malaysia, dan Singapura yang

¹⁵ Yann-huei Song. *Security in the Straits of Malacca and the Regional Maritime Security Initiative: Response to the U.S. Proposal in Global Legal Challenges: Command of the Commons, Strategic Communication, and Natural Disasters*. Newport, RI: U.S. Naval War College. Tahun 2007. Halaman 121.

¹⁶ Anthony S. Massey. *Maritime Security Cooperation In The Strait Of Malacca*. Dalam <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a483524.pdf>. Diakses pada 9 Juni 2018.

merupakan negara pantai merasa bertanggung jawab untuk menjaga keamanan di selat tersebut demi tercapainya keamanan dalam pelayaran dan bernavigasi. Dimana kerjasama ini melibatkan Indonesia, Malaysia, dan Singapura merupakan framework trilateral dengan nama MALSINDO yang nantinya berubah menjadi *Malacca Straits Sea Patrol*.

Pertemuan pertama merupakan pertemuan yang dilaksanakan di Batam, dimana pertemuan ini dilakukan pada 1 – 2 Agustus 2005¹⁷. Didalam pertemuan tersebut menghasilkan *The Batam Joint Statement Of The 4Th Tripartite Ministerial Meeting of The Littoral States on the Straits Of Malacca And Singapore*¹⁸. Dimana pertemuan tersebut menghasilkan beberapa poin yang harus diperhatikan yaitu :

1. *Batam meeting, 1 – 2 August 2005 to discuss matters pertaining to the safety of navigation, environmental protection, and maritime security in the Straits of Malacca and Singapore.*

3. *The Ministers noted the series of Tripartite Ministerial Meetings of the Straits of Malacca and Singapore as well as Meetings at the technical level held annually within the context of the Tripartite Technical Experts Group (TTEG) on safety of navigation and Revolving Fund Committee (RFC) in dealing with issues of environmental protection in the Straits of Malacca and Singapore.*

7. *The Ministers recognized the importance of engaging the states bordering the funnels leading to the Straits of Malacca and Singapore, and the major users of the Straits. In this regard, the Ministers supported continuing discussion on the overall subject of maritime security in the South East Asian region within the framework of ASEAN and the ASEAN Regional Forum (ARF).*

11. *The Ministers acknowledged that the littoral States should address the issue of maritime security comprehensively which includes trans-boundary crimes such as piracy, armed robbery and terrorism. The Ministers also recognized the need to address*

¹⁷ Robert Beckman. *The 8th Science Council of Asia Conference*. Qingdao, China. 2008. Halaman 6.

¹⁸ Ocean Policy Research Foundation. *OPRF Blueprint for a New Cooperative Framework on the Straits of Malacca and Singapore*. Dalam <https://nippon.zaidan.info/seikabutsu/2005/00813/pdf/0002.pdf>. Diakses pada 27 April 2018.

the issue of trafficking in persons, and smuggling of people, weapons and other trans-boundary crimes through appropriate mechanisms.

Didalam poin – poin hasil dari Batam Meeting tersebut ada beberapa poin penting dimana ketiga negara merasa ancaman – ancaman yang terjadi di Selat Malaka dan Selat Singapura memang berbahaya dan mengancam negara pantai maupun *user state*. Pada poin 11 dikatakan bahwa ketiga negara mengakui bahwa negara pantai harus membahas mengenai isu keamanan maritim lebih lagi yang termasuk kejahatan lintas batas seperti pembajakan, perampokan bersenjata dan terorisme. Lebih lanjut terdapat isu juga yang perlu diperhatikan yaitu perdagangan manusia, penyelundupan manusia dan senjata, dan lain – lain. Pada poin 13 juga dikatakan bahwa ketiga negara memiliki tanggung jawab untuk mempertahankan keamanan navigasi, proteksi lingkungan, dan keamanan maritim di selat.

Pada pertemuan kedua yaitu yang dilaksanakan di Jakarta pada 7- 8 September 2005. Pertemuan ini menghasilkan *Jakarta Statement on Enhancing of Safety, Security and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore*¹⁹. Dimana pertemuan tersebut menghasilkan beberapa poin yaitu²⁰ :

2. that a mechanism be established by the three littoral States to meet on a regular basis with user States, the shipping industry and others with an interest in the safety navigation through the Straits, to discuss issues relating to the safety, security and environmental protection of the Straits, as well as to facilitate co-operation in keeping the Straits safe and open to navigation, including exploring the possible options for burden sharing, and to keep the IMO informed, as appropriate, of the outcome of such meetings;

3. that efforts should be made through three littoral States to established and enhance mechanisms for information exchange within and between States, building, where

¹⁹ Ocean Policy Research Foundation. *OPRF Blueprint for a New Cooperative Framework on the Straits of Malacca and Singapore*. Dalam <https://nippon.zaidan.info/seikabutsu/2005/00813/pdf/0002.pdf>. Diakses pada 27 April 2018.

²⁰ Ocean Policy Research Foundation. *OPRF Blueprint for a New Cooperative Framework on the Straits of Malacca and Singapore*. Dalam <https://nippon.zaidan.info/seikabutsu/2005/00813/pdf/0002.pdf>. Diakses pada 27 April 2018.

possible, on existing arrangements such as Tripartite Technical Expert Group mechanisms, so as to enhance maritime domain awareness in the Straits and thus contribute to the enhancement of cooperative measures in the areas of safety, security and environmental protection;

4. to promote, build upon and expand co-operative and operational arrangements of the three littoral States, including the Tripartite Technical Experts Group on Maritime Security, co-ordinated maritime patrols in the Straits through, inter alia, maritime security training programmes and other forms of co-operation, such as maritime exercises, with a view to further strengthening capacity building in the littoral States to address security threats to shipping;

Dalam pertemuan ini lebih dibicarakan lebih lanjut mengenai pembahasan tentang framework kerjasama. Dalam poin 2 ketiga negara akan membentuk sebuah mekanisme untuk bertemu secara terus – menerus dengan *uses states, the shipping industry*, dan aktor lainnya yang memiliki kepentingan didalamnya. Dalam pertemuan tersebut dalam poin 4 juga dikatakan bahwa ketiga negara setuju untuk membuat dan meningkatkan mekanisme untuk pertukaran informasi sehingga dapat meningkatkan kooperasi di area selat untuk meningkatkan keamanan dan proteksi lingkungan. Untuk mewujudkannya ketiga negara akan melaksanakan program – program latihan seperti latihan bersama maritim sehingga dapat memperkuat pembangunan kapasitas untuk mengetahui ancaman keamanan dalam pelayaran.

Pertemuan ketiga adalah pertemuan yang dilaksanakan di Kuala Lumpur pada 18 – 20 September 2006. Hasil dari pertemuan tersebut adalah *Kuala Lumpur Meeting on the Straits of Malacca and Singapore: Enhancing Safety, Security and Environmental Protection held from 18 – 20 September 2006*²¹. Dimana pertemuan tersebut menghasilkan beberapa poin yaitu²² :

2. to support the continuous efforts of the littoral States and the proposed co-operative mechanism as presented by the littoral States on safety of navigation and

²¹ International Maritime Organization. *Protection of Vital Shipping Lanes : The Kuala Lumpur Meeting*. 2006. Halaman 1-16.

²² Ibid.

environmental protection, which is to promote dialogue and facilitate close co-operation between the littoral States, shipping industry and other stakeholders;

3. that the projects presented at the Kuala Lumpur Meeting for enhancing safety of navigation and environmental protection should be supported;

4. that the littoral States, user States, the shipping industry and the other stakeholders should co-operate towards the establishment of the mechanism for voluntary funding the above projects and the maintenance and renewal of the aids to navigation in the Straits;

Didalam pertemuan ini lebih membahas mengenai bagaimana usaha - usaha yang telah dilaksanakan untuk dilanjutkan dan ditingkatkan. Pada poin 4 dikatakan bahwa negara pantai, *user state, the shipping industry*, dan aktor lain harus bersama – sama berkooperasi dalam pembentukan mekanisme untuk mempertahankan dan memperbaharui bantuan untuk navigasi di selat. Tetapi tetap adanya kesamaan dan kesepahaman mengenai masalah yang di ketahui dan akan dibahas bersama.

Pertemuan keempat dilaksanakan di Singapura pada 4 – 6 September 2007. Pada pertemuan ini dihasilkan *The Co-operative Mechanism Between the Littoral States and User States on Safety of Navigation and Environmental Protection in the Straits Of Malacca and Singapore*²³. Dimana pertemuan tersebut menghasilkan beberapa poin yaitu²⁴ :

3. user States, shipping industry and other stakeholders should seek to participate in and endeavour to contribute, on a voluntary basis, to the work of the Co-operative Mechanism;

4. the projects presented at the Kuala Lumpur Meeting or parts there of which have not yet attracted sponsors should be supported; and

²³ International Maritime Organization. *Protection of Vital Shipping Lanes : The Singapore Meeting*. 2007. Halaman 1-17.

²⁴ Ibid.

5. *the littoral States should continue their efforts toward enhancing maritime security in the Straits and that such efforts should be supported and encouraged*²⁵;

Dalam pertemuan ini juga membahas mengenai bagaimana usaha – uasaha yang telah dilakukan agar ditingkatkan. Terdapat pula *Co-operative Mechanism, Co-operation Forum, the Project Co-ordination Committee and the Aids to Navigation Fund*, yang telah dibahas di pertemuan Kuala Lumpur, dimana *user state, shipping industry*, dan aktor lainnya dihimbau untuk berpartisipasi untuk berkontribusi agar berjalannya program – program tersebut. Ketiga negara juga melanjutkan usahanya untuk meningkatkan kemandirian maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura.

Konsep efektivitas rezim Underdal pada poin pertama yaitu *problem of coordination*, dilihat ada atau tidaknya koordinasi, kesepahaman, maupun pengambilan keputusan antar sesama anggota *Malacca Straits Patrol*. Dengan adanya keempat pertemuan yang dilakukan oleh Indonesia, Malaysia, dan Singapura sebagai negara pantai, maka penulis menilai adanya kesamaan kesepahaman masalah yang sama diantara sesama anggota. Dimana negara pantai bersama – sama dengan aktor – aktor lain yang berkontribusi mengenali masalah yang dihadapi dan berusaha mencari jalan yang baik untuk mengatasi ancaman tersebut. Maka dalam penilaian efektivitas rezim *Malacca Straits Patrol* pada point pertama yaitu *problem of coordination*, penulis menilai rezim tersebut adalah rezim yang berhasil dimana membuat negara – negara bersama – sama mengenali ancaman dan permasalahan yang mengancam.

5.1.2 *Symmetry*

Symmetry menurut Underdal adalah adanya kesamaan kepentingan antara anggota rezim atau tidak. Dimana kesamaan kepentingan antara anggota rezim adalah hal yang penting dalam

²⁵ Ibid.

keefektivitasan rezim dan berpengaruh terhadap bagaimana rezim berjalan sesuai dengan tujuan²⁶. Kesamaan kepentingan antara anggota dapat menentukan bagaimana rezim tersebut berjalan. Kerja sama dibentuk karena adanya kepentingan yang sama di dalam suatu permasalahan. Indonesia, Malaysia, dan Singapura juga memiliki kepentingan dalam *Malacca Strait Patrol*. Kepentingan ketiga negara dalam kerjasama MSP adalah untuk mengatasi ancaman kriminalitas di wilayah Selat Malaka dan Selat Singapura.

Aliran dari perdagangan minyak merupakan hal yang sangat penting bagi perdagangan dunia dan kemakmuran ekonomi global, dimana perdagangan minyak membutuhkan rute – rute maritim yang dapat menjangkau wilayah – wilayah yang jauh. Kapal minyak berlayar dengan menggunakan selat atau lautan untuk mengurangi biaya transportasi sebagai rute – rute strategis yang memang banyak digunakan untuk berlayar. Selat Malaka merupakan selat terbesar kedua di dunia setelah Selat Hormuz, dimana merupakan titik perdagangan minyak di dunia. Selat Malaka yang mengalir antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura menghubungkan Samudra India dan Samudra Pasifik sampai ke Laut Cina Selatan. Ini merupakan rute terpendek antara pemasok dari Teluk Persia pada pasar utama Asia seperti China, Jepang, Korea dan negara - negara lain²⁷. Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan salah satu rute strategis sering digunakan sebagai jalur perdagangan dan navigasi internasional. Selat digunakan untuk pengangkutan minyak bumi, pemindahan kargo - kargo kontainer, kapal – kapal lain yang membawa barang –barang berharga, dan kelangsungan pelabuhan yang juga bergantung kepada selat.

Rute – rute strategis yang sering digunakan tersebut tidak terlepas dari gangguan atau ancaman yang terjadi yang dapat mengganggu jalannya pengiriman minyak tersebut, termasuk

²⁶ Arild Underdal. *One Question, Two Answer*. Cambridge: MIT Press. 2002. Halaman 19.

²⁷ Nazery Khleid. *Features, Trends andProspect of Container Shipping In The Straits of Malacca and Policy Implications for Malaysia*. Dalam <http://www.mima.gov.my/mima/wp-content/uploads/featurestrendsprospects24dec2010.pdf>. Diakses pada 8 Juni 2018.

Selat Malaka dan Selat Singapura. Nilai dari minyak yang tinggi yang diangkut menjadikan minyak sebagai sasaran – sasaran dari pembajakan atau perampokan terhadap kapal yang sedang berlayar. Ancaman – ancaman tersebut terjadi sehingga menyebabkan kerugian seperti perlunya berputar dengan menggunakan jalur alternatif yang lebih panjang dan jauh. Selain itu jika ancaman – ancaman tersebut terjadi dapat merugikan negara karena saat minyak yang dibutuhkan kurang maka total dari produksi di negara juga berkurang sehingga pemasukan juga akan menurun yang berakibat dengan pengangguran karena adanya pemberhentian tenaga kerja. Lalu dengan langkanya minyak, harga minyak akan melambung naik²⁸.

Selat Malaka dan Selat Singapura dipakai oleh negara pantai, dimana negara – negara pantai ini memiliki kepentingan masing – masing dalam menggunakan selat tersebut. Tetapi dengan ancaman – ancaman yang terjadi di selat dapat merugikan ekonomi negara maupun melukai dan menghilangkan nyawa seseorang, sehingga ketiga negara berusaha untuk melakukan suatu koordinasi dengan kepentingan yang sama yaitu mengatasi ancaman dan meningkatkan keamanan bernavigasi dan pelayaran di Selat Malaka dan Selat Singapura. Ancaman yang menjadi perhatian ketiga negara adalah *piracy attack* dimana aksi ini merupakan kejahatan lintas batas yang melibatkan 3 negara. Ancaman ini juga merupakan ancaman yang sering terjadi dimana melibatkan anak buah kapal yang sedang berlayar menggunakan kapal yang bermuatan barang dagangan, rempah – rempah atau minyak.

Tabel 5.2 : Jumlah kapal yang melintasi Selat Malaka dari tahun 1999 – 2003²⁹

Tahun	Jumlah Kapal
1999	43.965

²⁸ William Komiss dan LaVar Huntzinger. *The Economis Implications of Disruptions to Maritime Oil Chokepoints*. Dalam https://www.cna.org/cna_files/pdf/D0024669.A1.pdf. Diakses pada 11 Juni 2018.

²⁹ Ibid.

2000	55.957
2001	59.314
2002	60.034
2003	62.320

Terdapat data mengenai jumlah kapal yang melintasi Selat Malaka dari tahun 1999 hingga tahun 2003 yang terdapat pada tabel diatas. Sejak tahun 1999 hingga tahun 2003, terdapat kenaikan setiap tahunnya dimana pada tahun 1999 jumlah kapal yaitu 43.965 hingga tahun 2003 jumlah kapal yaitu 62.320. Dimana Selat Malaka dipakai untuk mengangkut barang – barang dagangan maupun minyak yang akan berpengaruh terhadap ekonomi negara pengirim maupun negara penerima.

Tabel 5.3 : Jumlah pergerakan kapal kontainer dan jumlah pergerakan kapal di Selat Malaka tahun 2000 - 2009³⁰

Tahun	Jumlah Pergerakan Kapal Kontainer	Total Jumlah Pergerakan Kapal
2000	18.283	55.957
2001	20.101	59.314
2002	20.091	60.034
2003	19.575	62.334
2004	20.187	63.636
2005	20.818	62.621
2006	22.615	65.649
2007	23.736	70.718
2008	26.359	76.381
2009	22.310	71.359

³⁰ Nazery Khleid. *Features, Trends and Prospect of Container Shipping In The Straits of Malacca and Policy Implications for Malaysia*. Dalam <http://www.mima.gov.my/mima/wp-content/uploads/featurestrendsprospects24dec2010.pdf>. Diakses pada 8 Juni 2018.

Selat Malaka merupakan jalur laut yang memiliki kepentingan strategis bukan hanya untuk negara – negara pantai yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura, tetapi juga untuk komunitas internasional³¹ sebagai negara yang memakai selat seperti China dan Jepang³². Menurut tabel diatas, terdapat kenaikan jumlah pergerakan kontainer yang melewati Selat Malaka, dimana dapat dilihat pada tahun 2000 terdapat 18.283 dan pada tahun 2009 terdapat 22.31011. Terdapat penurunan jumlah angka daritahun 2008 dengan jumlah 26.359 dengan tahun 2009 dengan jumlah 22.310 yang diakibatkan tidak adanya pekerjaan pengiriman, tetapi pada tahun 2010 jumlah tersebut mengalami kenaikan kembali. Selain itu, menurut data dari *Maritime Port Authority of Singapore* (MPA), pada tahun 2009 Selat Singapura dapat memuat dua kali jumlah lalu lintas dibandingkan pada tahun 2007 yaitu sebanyak 257.000 kapal³³. Dalam jumlah pergerakan seluruh kapal juga terjadi kenaikan dan penurunan dimana pada tahun 2000 jumlah pergerakannya pada angka 55.957 dan mengalami kenaikan hingga 2004 pada angka 63.636. Pada 2005 mengalami penurunan tetapi naik lagi hingga tahun 2009 yaitu pada angka 71.359³⁴.

Tabel 5.4 : Jumlah Kontainer yang melewati pelabuhan besar³⁵ di Selat Malaka pada tahun 2000 - 2009

Pelabuhan	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Pelabuhan Klang	3.206	3.759	4.533	4.841	5.243	5.543	6.346	7.118	7.973	7.309
Penang	0.635	0.604	0.634	0.688	0.772	0.795	0.849	0.925	0.917	0.958

³¹ Khalid, N. & Basiron, M.N.B. (2008). *Securing energy transportation in the Straits of Malacca*. In Chircop, A. Coffen-Smout, S.& McConnell, M. (eds), *Ocean Yearbook 22*, Leiden : Martijun Nijhoff. 513-533

³² See Khalid, N. (2008). *With a little help from my friends : Maritime capacity-building measures in the Straits of Malacca*. *Contemporary South East Asia*. 31(3). December 2009. 424

³³ Ho, J. (2009, December 3). The Straits of Malacca and Singapore : Ensuring safe and efficient shipping. RSIS Commentaries. 119/2009. Retrieved September 4, 2010 from RSIS website : <http://www.rsis.edu.sg/publications/Perspective/RSIS1192009.pdf>

³⁴ Nazery Khaid. *Features, Trends andProspect of Container Shipping In The Straits of Malacca and Policy Implications for Malaysia*. Dalam <http://www.mima.gov.my/mima/wp-content/uploads/featurestrendsprospects24dec2010.pdf>. Diakses pada 8 Juni 2018.

³⁵ Ibid.

PTP	0.037	2.050	2.668	3.317	3.836	4.177	4.637	5.297	5.466	5.835
Pelabuhan Singapura	17.040	15.570	16.941	18.410	21.329	23.192	24.792	27.935	29.918	25.866

Tabel 5.5 : Total Konsumsi Minyak Bumi per barel perhari tahun 2000 - 2005³⁶

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Indonesia	1184	1189	1203	1231	1351	1372
Malaysia	465	725	699	498	508	523
Singapura	628	490	494	723	745	809

Terdapat pelabuhan – pelabuhan yang berasal dari negara – negara pantai yang terletak di Selat Malaka dimana juga pelabuhan tersebut dapat dijadikan tempat transit atau tujuan akhir dari pelayaran maupun perdagangan. Data pada tabel 3 diatas merupakan jumlah kontainer yang melewati pelabuhan – pelabuhan besar yang terbentang di sepanjang Selat Malaka pada tahun 2000 hingga tahun 2009. Malaysia memiliki tiga pelabuhan besar di Selat Malaka yaitu Pelabuhan Klang, Pelabuhan Penang, dan Pelabuhan Tanjung Pelepas (PTP), dan Singapura memiliki Pelabuhan Singapura. Didalam data diatas dapat dilihat adanya kenaikan dan penurunan jumlah kontainer. Pada Pelabuhan Klang pada tahun 2000, jumlah kontainer adalah 3.206 dan terus mengalami kenaikan hingga 2008 dengan jumlah 7.972. Tetapi mengalami penurunan pada 2009 dengan jumlah 7.309. Pada Pelabuhan Penang, pada tahun 2000 jumlah kontainer adalah 0.635, dan mengalami sedikit penurunan di tahun 2001. Setelah itu jumlah kontainer terus mengalami kenaikan hingga tahun 2009 dengan jumlah 0.958. Pada Pelabuhan Tanjung Pelepas terdapat kenaikan yang signifikan dari tahun 2000 ke tahun 2001 dengan jumlah 0.037 menjadi 2.050, dan terus mengalami kenaikan hingga tahun 2009 dengan jumlah kontainer 5.835. Dan pada Pelabuhan Singapura terdapat kenaikan dan penurunan dari tahun

³⁶ US Energy Information Administration . Total Petroleum Consumption 2000 – 2005; Dalam https://www.eia.gov/beta/international/rankings/#?iso=MYS&cy=2003&aid=2&pid=5&tl_id=5-A. Diakses pada 10 Juni 2018.

2000 hingga tahun 2009, dimana jumlah terendah ada pada tahun 2001 dengan jumlah 15.570 dan jumlah tertinggi ada pada tahun 2008 yaitu dengan jumlah kontainer 29.918³⁷. Selain itu pada tabel 4 menurut data Energy Information Administration (EIA) terdapat data mengenai total konsumsi minyak bumi per barel perhari dari tahun 2000 hingga 2005 yang dibutuhkan oleh ketiga negara pantai yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Diantara ketiga negara tersebut Indonesia membutuhkan total minyak bumi lebih banyak dari pada kedua negara lainnya dimana dari tahun 2000 hingga tahun 2005 total konsumsi minyak berada pada satuan ribuan dan mengalami kenaikan setiap tahunnya. Pada tahun 2000 total konsumsi minyak bumi adalah 1.184 dan pada tahun 2005 adalah 1.372. Dalam total konsumsi minyak bumi Malaysia mengalami kenaikan dan penurunan dimana total terendah ada pada tahun 2000 dengan total 465 dan total tertinggi adalah tahun 2002 dengan 699. Sedangkan Singapura, pada tahun 2000 total konsumsi minyak bumi adalah 628 dan mengalami penurunan hingga 2002, tetapi mengalami kenaikan dari tahun 2003 hingga tahun 2005 dengan total konsumsi 809³⁸. Ancaman – ancaman yang terjadi di Selat Malaka adalah pembajakan dan perampokan yang menyerang kapal – kapal. Selat malaka memiliki lalu lintas yang padat seiring dengan adanya permintaan yang tinggi dari negara – negara Asia terhadap minyak. Dengan lalu lintas yang padat dan banyaknya kapal yang melewati maka lebih tinggi pula kapal – kapal tersebut menjadi sasaran dari perompakan dan pembajakan.

Sektor industri Singapura memiliki peran penting dalam ekonomi dimana terdapat beberapa industri – industri besar di Singapura yaitu dibidang elektronik, penyulingan minyak

³⁷ Nazery Khilaid. *Features, Trends andProspect of Container Shipping In The Straits of Malacca and Policy Implications for Malaysia*. Dalam <http://www.mima.gov.my/mima/wp-content/uploads/featurestrendsprospects24dec2010.pdf>. Diakses pada 8 Juni 2018.

³⁸ US Energy Information Administration . Total Petroleum Consumption 2000 – 2005; Dalam https://www.eia.gov/beta/international/rankings/#?iso=MYS&cy=2003&aid=2&pid=5&tl_id=5-A. Diakses pada 10 Juni 2018.

dan industri terkait, bidang kimia dengan teknologi canggih, dan ekspor barang. Dalam bidang pengiriman barang, Singapura menempati tingkat kedua dalam memiliki kargo terbesar setelah Hongkong. Sebanyak 90% dari kargo tersebut melewati Selat Malaka yang berlayar dari dan ke wilayah Selatan. Singapura dan Indonesia merupakan negara yang akan menghadapi kerugian ekonomi yang besar saat terjadi gangguan terhadap minyak. Singapura yang merupakan negara dengan industri penyulingan minyak akan terganggu. Singapura telah mengembangkan kilang minyak terbesar dan tempat penyimpanan minyak di Asia yaitu 605.000 yang terhubung dengan Samudra Hindia³⁹ yaitu *Jurong Island Refinery* dengan kapasitas yang besar. Dengan adanya ancaman – ancaman yang terjadi, kerusakan pada pengilangan minyak bumi akan berdampak buruk terhadap industri dan ekonomi Singapura.

Sebagai saah satu negara pantai yang terletak di Selat Malaka, Malaysia merupakan salah satu negara yang diuntungkan. Dimana pelabuhan – pelabuhan Malaysia juga diuntungkan dengan adanya lalul lintas dan pengiriman kontainer yang melewatinya. Dengan lokasinya di Selat Malaka, para pelayar lokal diuntungkan karena pelabuhan lokal dapat terhubung dengan pelabuhan internasional sehingga produk – produk lokal dapat dipasarkan di pasar global. Selat Malaka juga penting bagi pertumbuhan ekonomi Malaysia, dimana 95% perdagangan internasional Malaysia berdasarkan volume dilakukan melalui laut dan 80% perdagangannya melalui Selat Malaka⁴⁰. Pelabuhan Klang dan Pelabuhan Tanjung Pelepas merupakan pelabuhan besar Malaysia yang terletak disepanjang Selat Malaka, dimana menjadi pusat pelayaran dalam pengiriman kargo dengan melewati selat tersebut. Barang – barang yang diproduksi telah masuk

³⁹ Warren R. True and Leena Koottungal. "Special Report: Global Refining Capacity Advances; US Industry Faces Uncertain Future." *Oil & Gas Journal* 107.47, Dec 2009

⁴⁰ Nazery Khleid. *Features, Trends andProspect of Container Shipping In The Straits of Malacca and Policy Implications for Malaysia*. Dalam <http://www.mima.gov.my/mima/wp-content/uploads/featurestrendsprospects24dec2010.pdf>

ke pasar dunia dengan melewati Selat Malaka yang terhubung dengan Pelabuhan Klang, Pelabuhan Tanjung Pelepas, dan Pelabuhan Penang. Menurut data UNCTAD, berdasarkan muatan kontainer Pelabuhan Klang berada pada peringkat 13, dan Pelabuhan Tanjung Lepas berada pada peringkat⁴¹.

Dengan adanya gangguan dan ancaman terhadap perdagangan minyak dunia dapat berpengaruh bukan hanya dari sektor keamanan tetapi juga terhadap ekonomi, dimana 90% perdagangan dunia dilakukan melalui lautan. Dengan adanya gangguan dan ancaman maka akan terjadi keterlambatan dalam pengiriman sehingga harga dari minyak akan ikut meningkat. Selain itu, dapat berpengaruh terhadap asuransi premium terhadap kapal – kapal untuk melindungi dari kerusakan – kerusakan terhadap kapal, muatan, atau anak buah kapal dimana biaya tersebut ditanggung oleh perusahaan – perusahaan kapal minyak tersebut⁴².

Tabel 5.6 : Laporan tahunan *piracy and Armed Robbery Against Ships* berdasarkan wilayah tahun 2004-2010⁴³

Lokasi	Tahun						
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Indonesia	94	79	50	43	28	15	40
Malaysia	9	3	10	9	10	16	18
Singapura	8	7	5	3	6	9	3
Selat Malaka	38	12	11	7	2	2	2
Selat Singapura	8	7	5	3	6	9	3

⁴¹ ibid

⁴² Robert S. Strauss Center for International Security and Law. Strait of Hormuz: Assessing Threats to Energy Security in the Persian Gulf. 2008. <http://hormuz.robertstrausscenter.org/index>

⁴³ ICC International Maritime Bureau. *Piracy and Armed Robbery Against Ships : Annual Report*. Dalam http://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2010.pdf dan http://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2008.pdf . Diakses pada 1 Mei 2018.

Dalam tabel 5.6 dapat dilihat untuk laporan tahunan *piracy and Armed Robbery Against Ships* berdasarkan wilayah. Ketiga negara yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura merupakan negara pantai Selat Malaka dan Selat Singapura sehingga juga mengalami aksi – aksi tersebut. Dapat dilihat bahwa terdapat kenaikan dan penurunan sepanjang tahun 2004 – 2010. Pada tahun 2004, jumlah aksi penyerangan di Indonesia adalah 94, di Malaysia adalah 9, dan di Singapura adalah 8. Dengan adanya permasalahan yang sama, dimana piracy attack yang merugikan ekonomi dan berpengaruh dengan masyarakat, ketiga negara bersama – sama berusaha untuk membuat suatu koordinasi untuk mengatasi aksi tersebut.

Dalam poin *symmetry* milik Underdald, penulis merasa negara anggota yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura memiliki kepentingan yang sama yaitu selain kepentingan keamanan terdapat pula kepentingan ekonomi yang akan terganggu jika terjadi ancaman di Selat Malaka dan Selat Singapura. Dimana Selat Malaka dan Selat Singapura dipakai ketiga negara sebagai jalur perdagangan, jalur komunikasi, jalur navigasi, dan jalur pelayaran yang berpengaruh terhadap ekonomi negara. Sehingga dengan adanya kesamaan kepentingan dibentuknya sebuah rezim yaitu MSP untuk mengatasi ancaman – ancaman tersebut.

5.1.3 *Cross – cutting Cleavages*

Cross – cutting Cleavages menurut Underdald adalah adanya akumulasi dari kompromi diantara negara anggota sehingga menjadi sumber pemersatu dalam rezim⁴⁴. Dimana dalam kompromi dapat dilihat dari bagaimana upaya untuk dapat mendapatkan kesepakatan terhadap masalah yang dihadapi. Dengan adanya komunikasi dan adanya kesepakatan akan menjadi pemersatu diantara negara anggota.

⁴⁴ Arild Underdal. One Question, Two Answer. Cambridge: MIT Press. 2002. Halaman 19.

Dapat dilihat dari penjelasan sebelumnya dimana terdapat indikator *symmetry* yaitu adanya kesamaan kepentingan diantara negara anggota resim MSP. Kesamaan kepentingan tersebut dapat dilihat dari bidang keamanan dimana dapat mengancam kedaulatan wilayah negara maupun melukai anak buah kapal dari negara asal, dan dalam bidang ekonomi yaitu adanya kerusakan dan kehilangan dari kapal yang berisi barang – barang muatan seperti barang dagangan dan minyak yang langsung dapat mempengaruhi ekonomi negara – negara. Kepentingan ini dimiliki oleh ketiga negara sehingga adanya satu kesatuan untuk mengatasi permasalahan ancaman – ancaman yang terjadi di Selat Malaka dan Selat Singapura.

Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan selat yang penting bagi pelayaran dan perdagangan internasional, dimana juga merupakan selat yang sibuk karena banyaknya kapal – kapal yang melewati selat tersebut. Dengan adanya aktivitas yang pada di selat, banyak ancaman – ancaman yang dapat terjadi yang memang nyata dirasakan. Ancaman – ancaman tersebut berupa kemacetan, tabrakan, minyak tumpah, dan *piracy attack*. Dimana ancaman - ancaman dapat mempengaruhi negara pantai atau *user state*, individu, maupun lingkungan. Salah satu permasalahan yang dibahas adalah masalah pembajakan dan perompakan dimana sering terjadi di selat dan merugikan secara ekonomi. Aksinya dilakukan dengan membajak dan mengambil barang dagangan dan barang pribadi anak buah kapal, serta menculik kapten dan anak buah kapal untuk uang tebusan dari negara asal.

Kompromi yang dilakukan oleh negara – negara pantai adalah dengan adanya pertemuan – pertemuan yang dilakukan untuk membahas keamanan dan keselamatan navigasi di Selat Malaka dan Selat Singapura. Seperti yang telah dibahas dalam pembahasan sebelumnya ketiga negara melakukan beberapa pertemuan yaitu pertemuan Batam, pertemuan Jakarta, pertemuan Kuala Lumpur, dan pertemuan Singapura.

Pada pertemuan Batam yang dilaksanakan pada 1 – 2 Agustus 2005⁴⁵, terdapat beberapa poin yang menunjukkan adanya kompromi yang mendorong pemersatu dari ketiga negara. Pada poin pertama dapat dilihat adanya pertemuan yang dilakukan oleh ketiga menteri luar negeri untuk membahas keamanan navigasi, proteksi lingkungan dan keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura. Pada poin keempat, adanya penegasan dari ketiga menteri luar negeri dimana kedaulatan dan hak berdaulat negara pantai di Selat Malaka dan Selat Singapura berdasarkan UNCLOS 1982 dipakai selat dipakai untuk navigasi internasional. Pada poin kelima, adanya kesepakatan dimana dalam hal pengukuran apapun di selat berdasarkan UNCLOS 1982, ini dimaksudkan untuk menyatakan kepentingan dari negara pemakai selat dan organisasi internasional yang juga berperan di selat tersebut. Pada poin keenam dan ketujuh, adanya persamaan yang dilihat dari kesepakatan ketiga menteri luar negeri dengan diadakannya pertemuan secara reguler dan membahas isu – isu yang dihadapi. Dan pada poin kesepuluh, adanya persetujuan untuk mengadakan pertemuan dari ketiga menteri pertahanan yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura dan juga ditambah Thailand dengan tujuan memperkuat kooperasi⁴⁶.

Pada pertemuan Jakarta yang dilaksanakan pada 7- 8 September 2005, terdapat beberapa poin yang menunjukkan adanya kompromi yang mendorong pemersatu dari ketiga negara. Ketiga negara mengakui hasil positif dari patroli maritim terkoordinasi oleh 3 negara dan Thailand untuk memperkuat keamanan maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura. Ketiga negara menegaskan lagi bahwa menghormati kedaulatan dan hak berdaulat, yurisdiksi, dan integritas negara. Ketiga negara menyetujui untuk pembuatan mekanisme pertemuan reguler 3

⁴⁵ Robert Beckman. *The 8th Science Council of Asia Conference*. Qingdao, China. 2008. Halaman 6.

⁴⁶ Ocean Policy Research Foundation. OPRF Blueprint for a New Cooperation Framework on the Straits of Malacca and Singapore. Dalam <https://nippon.zaidan.info/seikabutsu/2005/00813/pdf/0002.pdf>. Diakses pada 12 Juni 2018.

negara, industri pengiriman, dan aktor lain untuk mendiskusikan isu yang berhubungan dengan keamanan dan keselamatan serta proteksi lingkungan. Dan setuju untuk mempromosikan, membentuk, dan memperluas kooperasi dari ketiga negara seperti latihan maritim untuk memperkuat kapasitas pembangunan ketiga negara⁴⁷.

Pada pertemuan Kuala Lumpur yang dilaksanakan pada 18 – 20 September 2006⁴⁸ dan pertemuan Singapura yang dilaksanakan pada 4 – 6 September 2007⁴⁹, terdapat beberapa poin yang menunjukkan adanya kompromi yang mendorong pemersatu dari ketiga negara. Dimana beberapa poin merupakan penegasan poin – poin dalam pertemuan – pertemuan sebelumnya. Ketiga negara menegaskan kembali bahwa negara pantai harus melanjutkan usaha mereka untuk meningkatkan keamanan di selat.

Untuk mengatasi ancaman - ancaman tersebut dibentuklah sebuah kerjasama patroli gabungan antara tiga negara pantai yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Dimana kerjasama tersebut diberi nama MALSINDO yang merupakan gabungan dari ketiga nama, tetapi setelah itu berganti nama menjadi *Malacca Straits Patrol* (MSP). Didalam kerjasama tersebut ketiga negara melakukan patroli gabungan laut dimana patroli tersebut tetap dilakukan di wilayah laut negara masing – masing negara berdaulat. Dalam kerjasama patroli ini terdapat 3 program yang dilaksanakan, dimana terdapat kompromi diantara ketiga negara yang menjadi pemersatu ketiga negara dalam mengatasi permasalahan tersebut. Terdapat program *Eye in Sky* (EiS)⁵⁰, dimana

⁴⁷ Ibid.

⁴⁸ International Maritime Organization. *Protection of Vital Shipping Lanes : The Kuala Lumpur Meeting*. 2006. Halaman 1-16.

⁴⁹ International Maritime Organization. *Protection of Vital Shipping Lanes : The Singapore Meeting*. 2007. Halaman 1-17.

⁵⁰ Mindef Singapore. *Fact Sheet : The Malacca Straits Patrol*. Dalam https://www.gov.sg/~sgpcmedia/media_releases/mindef/press_release/P-20160421-1/attachment/Fact%20Sheet.pdf. Diakses pada 13 Juni 2018.

ketiga negara melakukan patroli gabungan di udara. Dalam pelaksanaannya setiap negara memberikan 2 helikopter untuk melaksanakan patroli tersebut, dengan masing – masing mengirimkan 2 tentara perwakilan dari setiap negara⁵¹. Tujuan dari pelaksanaan EiS adalah untuk mendapatkan gambaran yang lebih jelas dari udara untuk memetakan titik – titik ancaman serta dapat mengatasinya⁵². Program ketiga negara ini dinyatakan berhasil dilihat pada tabel 5.1 bahwa adanya penurunan jumlah kejahatan di wilayah negara pantai yaitu Indonesia, Malaysia, Singapura, wilayah perairan Selat Malaka dan Selat Singapura. Di wilayah perairan Selat Malaka jumlah kejahatan turun, dimana pada tahun 2004 jumlah kejahatan adalah 38 hingga tahun 2008 jumlah kejahatan adalah 2 yang stabil hingga tahun 2010. Program kedua yaitu *Intelligence Exchange Group*, dimana merupakan alur komunikasi dimana adanya keterbukaan antara ketiga negara untuk membagikan mengenai data waktu dan lokasi dimana ada terjadinya pembajakan yang berada di Selat Malaka dan Selat Singapura yang dibutuhkan⁵³. Dimana program ini memiliki portal online yaitu *Malacca Straits Patrol Information System* (MSP-IS). Dan program ketiga adalah *Malacca Strait Sea Patrol* atau patroli laut itu sendiri⁵⁴. Patroli ini dilakukan di wilayah laut masing – masing, dimana saat terjadi perampokan dan pembajakan bersenjata dilakukan tindakan pengamanan di wilayah masing – masing.

Dalam poin *cross – cutting cleavages* milik Underdald, kerjasama patroli gabungan antara ketiga negara pantai yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura merupakan wadah untuk

⁵¹ Yan-Huei Song. *Security in the Strait Of Malacca and the Regional Maritime Security Initiative: Responses to the US Proposal*. Dalam <http://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1163&context=ils>. Diakses pada 13 Juni 2018.

⁵² Caroline Vavro. *Piracy, Terrorism and the Balance of Power in the Malacca Strait*. Volume 4. No 1. Canadian Naval Review. 2008.

⁵³ Mindef Singapore. *Fact Sheet : The Malacca Straits Patrol*. Dalam https://www.gov.sg/~sgpcmedia/media_releases/mindef/press_release/P-20160421-1/attachment/Fact%20Sheet.pdf. Diakses pada 13 Juni 2018.

⁵⁴ Ibid

berkoordinasi dan berkompromi. Kesiediaan ketiga negara mengesampingkan perbedaan dan isu – isu kedaulatan untuk dapat bekerjasama sehingga dapat mencapai tujuan bersama yang ingin dicapai menjadikan bukti kerjasama untuk menjaga keamanan di Selat. Dimana didalam pertemuan dan rezim tidak adanya perpecahan atau kubu – kubu yang terbentuk tetapi dengan adanya kesamaan kepentingan menjadi pendorong untuk mempersatu dalam menghadapi masalah yang dihadapi. Indikator – indikator dalam *variabel problem malignancy* terpenuhi dengan penjelasan – penjelasan diatas, dimana penulis mengidentifikasi bahwa masalah dalam permasalahan pembajakan dan perompakan di Selat Malaka dan Selat Singapura ditandai dengan adanya *problem of coordination, symmetry, dan cross – cutting cleavages*.

5.2 *Problem Solving Capacity*

Problem Solving Capacity menurut Underdald adalah bagaimana kemampuan dalam menyelesaikan masalah. Jika kemampuan tinggi maka rezim akan lebih efektif dalam memecahkan masalah yang dihadapi, sebaliknya jika kemampuan rendah maka akan menyebabkan rezim tidak efektif dalam menyelesaikan masalah.⁵⁵. Terdapat 3 indikator dalam *problem solving capacity* yaitu *institusional setting, distribution of power, dan skill and energy*.

5.2.1 *Institusional Setting*

Institusional Setting menurut Underdald adalah aturan – aturan dalam praktek – praktek sosial dalam interaksi antar anggota yang memberikan panduan dan peran. Terdapat dua jenis yaitu pertama, *institution as arenas* dimana dapat dilihat dari parameter *decision rule for*

⁵⁵ Arild Underdald. *One question, Two Answers*. Cambridge. MIT Press. 2002. Halaman 19.

substantive decisions. Kedua, *institution as actors*, dimana terdapat 2 parameter yaitu *role of secretariat* dan *role of conference president and committee chairs*⁵⁶.

Dalam rezim MSP, peraturan keputusan untuk sebuah keputusan adalah dengan mekanisme konsensus atau kebulatan suara dari negara anggota. Untuk mendapatkan keputusan konsensus berarti seluruh negara anggota harus menyetujui keputusan yang dikeluarkan. Hal ini tertuang dalam *Standard Operating Procedure Malacca Straits Patrol* (SOP MSP), dimana memang tidak ada tertulis secara langsung kata konsensus tetapi dapat diambil kesimpulan dari beberapa poin yang terdapat dalam SOP MSP, yaitu :

1. Pada bab 1 dalam *introduction point 5* yang berbunyi :

*“The MSP is an open arrangement with a consent of the four littoral states of Indonesia, Malaysia, Singapore dan Thailand. Any other states could be invited to participate on a voluntary basis with the consent and approval of the four littoral states.”*⁵⁷.

Dalam bab 1 poin 5 ini memiliki arti bahwa MSP merupakan susunan peraturan yang terbuka dengan adanya persetujuan dari keempat negara pantai yaitu Indonesia, Malaysia, Singapura dan Thailand. Dimana jika ada negara lain yang akan diundang untuk berpartisipasi dengan dasar sukarela harus dengan persetujuan keempat negara pantai tersebut.

2. Pada bab 4 poin 2 dengan bunyi *“Amendements or revisions may be made to this document under the mutual agreement of all participating states”*⁵⁸. Dalam bab 4 poin 2 ini memiliki arti bahwa amadement atau revisi boleh dilakukan terhadap dokumen dengan kesepakatan bersama dari keempat negara anggota.

⁵⁶ Arild Underdald. *Environmental Regime Effectiveness: Confronting Theory with Evidence*. Massachusetts: The MIT Press, 2002.

⁵⁷ Markas Besar Tentara Nasional Staf Operasi. *Malacca Strait Patrol Indonesia-Malaysia-Singapura-Thailand Standard Operating Procedures: 1st amendment*. 2008.

⁵⁸ Ibid.

3. Pada poin 3 dengan bunyi:

“This document shall come into force on the date of signing and shall remain in force unless terminated by mutual consent of the participating states at any time. Any participating state that wishes to withdraw their participation in any part of the program shall provide on month’s notice in writing to all the participating states”⁵⁹.

Dalam bab 4 poin 3 ini memiliki arti bahwa dokumen ini langsung berjalan dengan tanggal penandatanganan dan akan tetap berjalan hingga diakhiri kapan pun dengan adanya kesepakatan bersama dari negara anggota. Jika ada negara anggota yang ingin mengundurkan diri untuk tidak berpartisipasi lagi dalam di bagian program manapun harus memberikan pemberitahuan satu bulan sebelumnya berupa tulisan kepada negara anggota lain.

4. Pada point 4 dengan bunyi *“Any disagreement between the participating states in connection with the interpretation or execution of this SOP and annexes shall be resolved amicably between parties at the MSP JCC without referring to any third party”⁶⁰*. Dalam bab 4 poin 4 ini memiliki arti bahwa jika ada ketidaksetujuan diantara anggota dalam hal penginterpretasian atau pelaksanaan SOP dan lampiran, harus diselesaikan secara damai diantara anggota di MSP JCC tanpa mengacu pada pihak ketiga.

Dari poin – poin diatas beserta artinya dapat dilihat bahwa semua keputusan yang berkaitan dengan dokumen, partisipasi atau pengunduran diri negara anggota, dan ketidaksetujuan terhadap penginterpretasian maupun pelaksanaan SOP merupakan keputusan bersama yang diambil secara bulat atau konsensus dari suara keempat negara pantai. Sehingga

⁵⁹ Ibid.

⁶⁰ Ibid.

tanpa ada tertulis secara jelas mengenai bagaimana cara pengambilan keputusan dalam MSP, tetapi dapat diambil kesimpulan bahwa konsensus matau kebulatan suara merupakan cara pengambilan keputusan dalam MSP. Keputusan awal yang diambil oleh negara pantai adalah pada pertemuan Shangri-La yang dilakukan pada tahun 2005, Indonesia, Malaysia, dan Singapura mencapai sebuah kesepakatan yang dilakukan secara konsensus dimana negara pantai memiliki tanggung jawab yang utama dalam mengamankan selat⁶¹.

Indonesia, Malaysia, dan Singapura telah bekerjasama dalam meningkatkan kemandirian maritim di Selat Malaka dan Selat Singapura sejak dibentuk dan dilaksanakannya *Malacca Strait Sea Patrol*. Pada pertemuan Kuala Lumpur, Indonesia mengusulkan untuk melibatkan Thailand dalam patroli bersama di selat. Melihat bahwa Thailand juga merupakan negara yang menjadi negara pantai dan juga berkepentingan dalam selat, sehingga Thailand yang awalnya hanya menjadi negara *observer* dijadikan anggota untuk dapat meningkatkan keamanan selat. Thailand menjadi negara keempat yang bergabung dalam *Malacca Straits Patrol* (MSP). Partisipasi Thailand diformalkan dalam upacara penandatanganan *Standard Operating Procedures* (SOP) dan *Terms of Reference* (ToR) untuk *Malacca Straits Patrol Joint Coordinating Committee* (MSP-JCC) pada tanggal 18 September 2008. Upacara penandatanganan tersebut dihadiri oleh keempat Menteri Pertahanan dari Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand yang diadakan di Bangkok, Thailand⁶². Masuknya Thailand menjadi negara partisipasi dalam MSP juga merupakan hasil persetujuan dari ketiga negara pantai yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura

⁶¹Koh Swee Lean Collin. *The Malacca Strait Patrols : Finding Common Ground*. Dalam <https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2016/04/CO16091.pdf>. Diakses pada 15 Juni 2018.

⁶² National Government of Singapore. *Thailand Joins Malacca Straits Patrols*. Dalam <http://www.nas.gov.sg/archivesonline/speeches/view-html?filename=20080918989.htm>. Diakses pada 15 Juni 2018.

yang setuju dengan masuknya Thailand untuk kontribusi dalam patroli gabungan dan perluasan jaringan untuk mengadakan pengamanan bagian utara dari selat⁶³.

Selain itu dalam hal penolakan dimana tidak adanya kebulatan suara dalam sebuah keputusan adalah dimana Indonesia dan Malaysia menolak proposal Singapura yaitu *US anti-terrorism patrols* yang berisi Amerika Serikat sebagai negara keempat untuk mengambil bagian dalam patroli gabungan diselat⁶⁴. Malaysia juga mengkritisi Singapura yang menyarankan proposal tersebut. Menteri Pertahanan Singapura, Teo Chee Hean merasa bahwa dibutuhkan pertolongan dari Amerika Serikat untuk menjaga perairan – perairan sempit yang merupakan irisan semenanjung Malaysia dan Singapura dar Pulau Sumatera di Indonesia. Menteri Luar Negeri Malaysia yaitu Syed Hamid mengatakan bahwa⁶⁵:

“We take strong objection to any suggestions that any third country should be involved in determining the safety or security of the Malacca Straits. I think the prime responsibility is with the littoral states themselves.”

Dalam pernyataan tersebut, Syed mengatakan bahwa Malaysia menolak masukan apapun mengenai adanya pihak ketiga yang akan ikut andil dalam menentukan keamanan dan keselamatan Selat Malaka. Syed juga berpikir bahwa tanggung jawab tersebut merupakan tanggung jawab dari negara - negara pantai. Selain itu, Amerika Serikat dan Jepang menginginkan untuk adanya keterlibatan yang lebih dalam kemanan dan patroli di Selat Malaka. Menteri Pertahanan Indonesia, Purnomo Yusgiantoro, mengatakan bahwa Indonesia

⁶³ Megan Anderson. *The Malacca Strait Patrol : A Maritime Security Network Analysis*. https://www.researchgate.net/publication/295907874_The_Malacca_Strait_Patrol_A_Maritime_Security_Network_Analysis. Diaksea pada 15 Juni 2018.

⁶⁴ BBC News. *Air Patrols for Malacca Strait*. Dalam <http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/4241894.stm>. Diakses pada 16 Juni 2018.

⁶⁵ Agence France Presse. *Malaysia Rejects US Patrols in Malacca Straits, raps Singapore*. Dalam <http://www.singapore-window.org/sw04/040427af.htm>. Diakses pada 16 Juni 2018.

menerima saran dari Washington tetapi tidak untuk patroli langsung di selat, yang sedang dilakukan oleh Indonesia, Malaysia, dan Singapura⁶⁶.

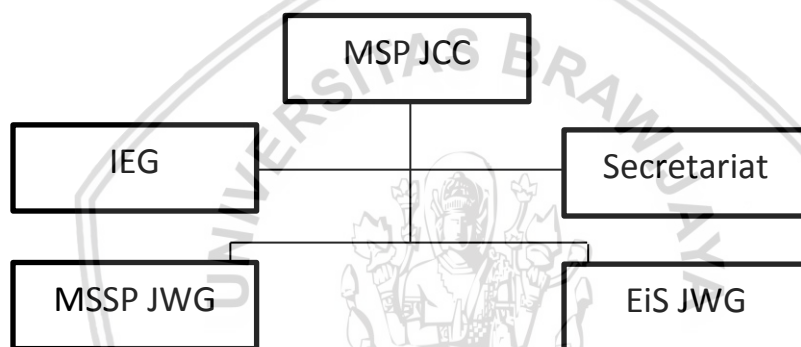
Lalu dilihat dari variabel institusi sebagai aktor, terdapat 2 parameter yaitu *role of secretariat* dan *role of conference president and committee chairs*. Dalam parameter pertama yaitu peran dari sekretariat dimana MSP tidak memiliki sekretariat. Sehingga fungsi dari perkantoran dan pencatatan tidak ada yang juga menghilangkan fungsi administrasi terpusat. Disisi lain fungsi perkantoran, pencatata, dan administrasi terpusat dibutuhkan untuk menaikkan keefektifitasan sebuah rezim internasional itu sendiri. Selain itu dalam Underdald dikatakan bahwa rezim membutuhkan sekretariat untuk fungsi perencanaan strategis dan manajemen program, harmonisasi pelaksanaan keputusan, organisasi dan manajemen rapa dan untuk mengurus administrasi juga finansial. Dalam hal finansial, terdapat dalam SOP pada bab 3 poin 1 dan poin, dimana pada poin 1 dikatakan bahwa setiap negara anggota akan menyediakan kebutuhan administrasi dan logistik masing – masing, kecuali adanya keputusan bersama yang juga memperhitungkan pada ketersediaan sumber daya masing – masing. Dan pada poin 2 dikatakan bahwa negara anggota bertanggung jawab atas alokasi dari aset dan personel pada pelaksanaan MSP⁶⁷. Dimana dalam melaksanakan patroli terkoordinasi, masing – masing negara melaksanakan di wilayah laut masing – masing sehingga negara tersebut bertanggung jawab untuk menyediakan bagi untuk patroli tersebut. Untuk pelaksanaan program Eis barulah diperlukan masing – masing negara untuk menyediakan 2 personel anggota untuk dilaksanakan patroli gabungan udara yang dilakukan satu minggu 2 kali pelaksanaan.

⁶⁶ Neil Chatterjee. *Security raised in Malacca Strait after terror warning*. Dalam <https://www.reuters.com/article/us-malacca-threat/security-raised-in-malacca-strait-after-terror-warning-idUSTRE62335120100304>. Diakses pada 15 Juni 2018.

⁶⁷ Markas Besar Tentara Nasional Staf Operasi. *Malacca Strait Patrol Indonesia-Malaysia-Singapura-Thailand Standard Operating Procedures: 1st amendment*. 2008.

Lalu untuk fungsi pemantauan dilakukan oleh komite yang terbentuk dalam MSP yaitu *The Malacca Straits Patrol Joint Coordinating Committee* (MSP JCC). Dimana MSP JCC dibentuk sebagai wadah untuk berkomunikasi dan berkoordinasi segala aktivitas dan isu – isu yang terkait dengan keamanan Selat Malaka dan Selat Singapura, yang akan diimplementasikan oleh masing – masing pasukan keamanan dengan adanya sumber daya masing – masing⁶⁸. Terdapat struktur dalam MSP JCC dan program –program lainnya, sebagai berikut :

Bagan 5.1 : Struktur MSP-JCC



Dalam perannya MSP JCC juga menyediakan input – input dimana dapat menghasilkan solusi – solusi yang dihadapi. Sesuai dengan tanggung jawab utama dari MSP JCC yaitu, pertama untuk memberikan arahan – arahan untuk dapat mengenaikan dan melawan perampokan bersenjata dan ancaman terhadap pelayaran di area operasi, dan juga pertukaran informasi. Kedua, untuk memberikan kebijakan operasional yang luas yang berhubungan dengan MSSP dan IEG. Dan ketiga, untuk memonitor bagaimana implementasi dari EIG, MSSP JWG, dan EiS JWG⁶⁹. MSP JCC juga bertindak sebagai penyedia dan mempromosikan solusi – solusi terhadap masalah yang dihadapi. Didalam MSP JCC terdapat *co - chaired* yang merupakan perwakilan dari keempat negara. Pertemuan MSP JCC dilaksanakan setiap 4 bulan di tempat alternatif di negara

⁶⁸ *Terms of Reference Joint Coordinating Committee. Thailand. 2008. Halaman 1-14.*

⁶⁹ *Ibid.*

Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand. Terdapat co – secretariat dengan tugas *chairmen* dalam pertemuan adalah untuk menentukan berapa lama untuk setiap sesi dan bertanggung jawab dalam jalannya pertemuan⁷⁰.

Dari penjelasan diatas dapat dilihat bahwa MSP memiliki sumber daya yang cukup dalam proses efektivitasan dan implementasiannya. Walaupun tidak adanya sekretariat yang disebutkan oleh Underdald bahwa sebuah rezim membutuhkan sebuah sekretariat, tetapi dalam melaksanakan MSP, anggota besertakomite tetap melaksanakan dengan baik dengan adanya koordinasi – koordinasi dan pertemuan – pertemuan yang dilakukan.

5.2.2 *Distribution of Power*

Power merupakan aspek penting menurut Underdald karena *power* merupakan kontrol dalam sebuah rezim. Teori Underdald fokus kepada seberapa besar atau seberapa kuat pengaruhnya untuk mengontrol anggota lain sehingga sesuai dengan kepentingan atau preferensi dalam rezim. Distribusi kekuasaan dibagi menjadi 3 yaitu unipolar, bipolar, dan multipolar. Penulis mendefinisikan dalam kasus yang diangkat bahwa dalam kasus ini merupakan multipolar, dimana terdapat 4 kekuatan yang mengontrol sehingga sesuai dengan kepentingan yang ingin dicapai.

Dalam rezim MSP penulis mendefinisikan terdapat 4 aktor yang memiliki *power* yaitu Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand yang merupakan negara pantai dan negara anggota. Tetapi keempat negara yang memiliki *power* tidak memaksakan kehendaknya dan mempengaruhi satu sama lain yang membuat rezim menjadi tidak efektif. Tetapi mereka bersama – sama mencari solusi yang dibutuhkan terhadap masalah yang dialami sehingga dengan

⁷⁰ Ibid.

adanya kekuatan multipolar ini membuat efektivitas rezim meningkat dan dicapainya *collective decision* karena adanya kesamaan permasalahan yang dihadapi. Keempat negara bersama – sama dimana posisinya sejajar dan tidak adanya negara yang *overpowering* diantaranya.

Dalam SOP pada bab 2 mengenai pelaksanaan operasi MSP pada bagian *the task and responsibilities*, dapat dilihat bagaimana ketiga negara memiliki hak dan kewajiban yang sama, yaitu⁷¹ :

1. Pada program MSSP, setiap negara anggota akan melaksanakan operasi patroli laut terkoordinasi didalam batas – batas wilayah maritim masing - masing negara dan sesuai dengan kesepakatan bilateral yang telah ada.
2. Pada program EiS, pesawat yang telah di sediakan oleh setiap negara anggota akan dipakai untuk melaksanakan patroli udara dengan CMPT(*Combine Mission Patrol Team*) di dalam area operasi.
3. Terkait dengan *intelligence*, akan melaksanakan penyusunan data, pengevaluasian data, dan penganalisisan data, serta melaksanakan pencarian data dan pertukaran data yang dikumpulkan saat dilaksanakannya kerjasama untuk mendukung operasi.

Daari data diatas, keempat negara memiliki hak dan kewajiban di dalam setiap program – program dalam MSP. Dimana dalam program MSSP, ketiga negara melaksanaka patroli terkoordinasi di wilayah laut masing – masing. Tidak ada negara yang lebih kuat atau lebih unggul sehingga dapat melewati batas atau garis wilayah masing – masing negara. Dan juga untuk hal pasukan ataupun kebutuhan lainnya untuk program juga berasal dari masing – masing negara dan tidak ada negara yang lebih unggul atau ditakuuti sehingga menerima armada atau

⁷¹ Markas Besar Tentara Nasional Staf Operasi. *Malacca Strait Patrol Indonesia-Malaysia-Singapura-Thailand Standard Operating Procedures: 1st amendment*. 2008.

senjata untuk melakukan patroli tersebut. Dalam program Eis juga setiap negara anggota akan melaksanakan patroli udara bersama, dimana dilakukan dua kali dalam 1 minggu. Kewajiban masing – masing negara adalah untuk menyediakan pesawat yang akan dinaiki dengan cara bergantian. Misalnya pada minggu 1 patroli pertama pesawat disediakan oleh Indonesia, maka pada patroli kedua disediakan oleh Malaysia, dan seterusnya. Selain itu masing – masing negara anggota menyediakan pasukan 2 orang dalam program EiS. Disini juga tidak ada negara yang lebih unggul kekuatannya dimana tidak ada negara yang menaiki pesawatnya dan pergi ke wilayah udara negara lain, dan juga tidak ada negara yang mengirimkan lebih dari 2 pasukan untuk mendapatkan informasi yang lebih banyak.

Dalam SOP pada bab 2 mengenai pelaksanaan operasi MSP pada bagian *command and control* juga dapat dilihat bahwa masing – masing pasukan akan dibawah oleh komando dan kontrol dari masing – masing negara, yaitu⁷² :

a) Indonesia :

1. MSSP - Pangliman Armada Barat, TNI AL.
2. EiS - Panglima Komando Operasi TNI AU I.

b) Malaysia :

1. MSSP - *Commander Fleet Operation Command RMN.*
2. EiS - *Commander Air Operation RMAF.*

c) Singapore :

1. MSSP - *Commander MSTF, RSN.*
2. EiS - *Commander ADOC, RSAF*

d) Thailand :

⁷² Ibid.

1. MSSP - *Third Naval Area Command, RTN.*
2. EiS - *Third Naval Area Command, RTN.*

Dari data diatas dapat dilihat bahwa dalam melaksanakan operasi MSP, masing – masing negara membawahi pasukannya masing – masing. Dimana dalam pelaksanaan setiap program yaitu MSSP dan EiS yang memegang kendali dan kontrol juga berbeda. Tidak ada negara yang memegang kendali dan kontrol penuh atas semua pasukan dari setiap negara. Sehingga adanya kesetaraan dan kesamaan kekuatan dari keempat negara dalam melaksanakan program – program MSP, dan tidak ada negara yang *overpowering* negara lain.

Pada variabel ini menjelaskan bahwa adanya pembagian kekuatan yang merata dimana sehingga tidak ada muncul anggota dominan atau minoritas dalam sebuah rezim. Dapat dilihat melalui parameter yaitu *power skew* yang adalah distribusi kekuatan yang ada didalam rezim lebih condong pada satu kekuatan. Terdapat 3 kekuatan yaitu *pushers*, *intermediaries*, dan *laggards*. Pertama, *pushers* adalah pihak yang mengadvokasi tindakan pengaturan yang kuat sehingga rezim tetap efektif. Kedua, *intermediaries* adalah pihak yang berada diantara *pushers* dan *laggards*. Dan ketiga, *laggards* adalah pihak yang mengadvokasi tindakan pengaturan rezim yang lemah sehingga membuat rezim tidak efektif. Underdald menilai bahwa jika kekuatan lebih condong kepada *laggards* maka akan mengakibatkan rezim menjadi tidak efektif.

Penulis juga mengidentifikasi bahwa keempat negara anggota dari MSP masuk kedalam kekuatan *pushers*. Dimana keempat negara berperan aktif dalam mencari solusi dan mendukung dari penyelesaian permasalahan yang dihadapi bersama. Sehingga kecondongan kekuatan yang penulis lihat dalam kasus ini adalah kekuatan *pushers*, dalam mencapai tujuan bersama dibuatlah program – program yang dilaksanakan oleh keempat negara untuk mengatasi masalah ancaman

perompakan dan pembajakan sehingga dapat dilihat dari bukti – bukti yang dijelaskan sebelumnya bahwa adanya penurunan tingkat kejahatan. Dimana ketiga negara bergerak cepat untuk mendapatkan solusi sehingga dapat menyelesaikan masalah – masalah yang dihadapi. Pertemuan – pertemuan dengan hasil – hasil kesepakatan yang dilakukan setiap tahun merupakan salah satu kunci untuk mendapatkan solusi. Sehingga menurut penulis kekuatan pushers yang ada dalam MSP membuat kekuatan rezim menjadi semakin kuat untuk mencapai tujuan sehingga menyebabkan rezim menjadi efektif.

5.3.3 *Skill and Energy*

Varibel ini melihat bahwa perlunya *skill and energy* sebagai kepemimpinan instrumental yang lebih informal sehingga dapat dialokasikan dalam sebuah rezim agar rezim semaik efektif. Terdapat satu parameter yaitu *informal leadership : epistemic communities*. Parameter ini berusaha menjelaskan bagaimana peran dan kehadiran dari *epistemic communities* atau komunitas epistemik internasional.

Penulis mengidentifikasi terdapat komunitas epistemik dalam rezim MSP yaitu *International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA)* dan *International Association Of Independent Tankers Owners (INTERTANKO)*.

IALA merupakan perkumpulan teknis internasional yang non-profit yang terbentuk pada tahun 1957. Dalam perkumpulan ini terdapat para ahli bidang maritim dalam hal bantuan kelautan navigasi, produsen, konsultan, dan lembaga ilmiah serta pelatihan dari seluruh dunia. Dimana perkumpulan ini memberikan kesempatan untuk bertukar dan membandingkan pengalaman dan prestasi mereka.

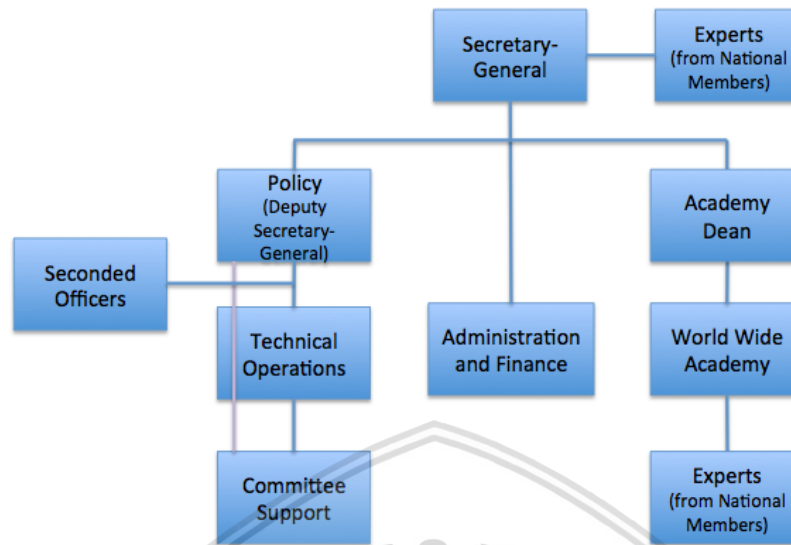
IALA mendukung para anggotanya untuk bekerjasama dengan usaha bersama untuk mengharmonisasikan bantuan dalam hal navigasi dunia dan untuk memastikan pergerakan dari kapal agar aman, murah, dan efektif dalam penjagaan lingkungan. Selain itu dengan butuhnya teknologi untuk bantuan navigasi, maka komite teknis mengajak para ahli dari seluruh dunia untuk bergabung bersama. Tugas dari komite tersebut adalah untuk mencapai standar pelatihan bersama yang paling baik yang berstandar dari IALA *Recommendations and Guidelines*. Selain itu IALA berkontribusi untuk mengurangi kecelakaan maritim, meningkatkan keamanan hidup dan properti di laut, dan perlindungan lingkungan laut. IALA mendukung kerjasama antara negara untuk mengembangkan dan membangun bantuan untuk navigasi sesuai dengan tingkat risiko di laut tersebut.

IALA memberikan informasi yang detail dalam bentuk *handbook* seperti *NAVGUIDE* dan *VTS Manual* yang di *review* secara berkala setiap 4 tahun. Tugas IALA juga merekomendasikan teknologi dan praktek yang bertujuan untuk meningkatkan layanan agar biaya lebih murah dan lebih efektif⁷³.

Bagan 5.2 : Struktur AILA⁷⁴

⁷³ IALA. Structure. Dalam <http://www.iala-aism.org/about-iala/>. Diakses pada 28 Juni 2018.

⁷⁴ Ibid.



Lalu yang kedua adalah *international association of independent tankers owners* (INTERTANKO). INTERTANKO merupakan sebuah forum dimana para aktor industri bertemu dan mendiskusikan hukum – hukum serta bagaimana praktik yang baik dikembangkan. Menyediakan sumber – sumber informasi, opini, dan petunjuk yang berguna.

INTERTANKO memiliki organisasi dimana melakukan pertemuan – pertemuan untuk memilih anggota dewan yang berisi komite eksekutif (*chairman* dan *management committee*), *managing director*, dan *working committees*⁷⁵. Dengan adanya *working committees*, INTERTANKO dapat menyediakan informasi, saran, dan perwakilan untuk hal – hal seperti *shipping policy, technical, research and projects, marine, chemicals, and environment, legal and documentary, communication*, dan *ports and terminals*.

INTERTANKO berpartisipasi dalam Tripartite Technical Experts Group (TTEG) yang dilaksanakan di Singapura pada tanggal 31 Maret. Pertemuan ini meliputi negara pengguna selat,

⁷⁵ INTERTANKO. *INTERTANKO participates in TTEG meeting on safety of navigation in the Straits of Malacca*. Dalam <https://www.intertanko.com/About-Us/Organisation/>. Diakses pada 28 Juni 2018.

negara pantai, dan perwakilan dari organisasi non- pemerintah termasuk INTERTANKO⁷⁶. Selain itu pada pertemuan Jakarta, INTERTANKO jugahadir sebagai perwakilan dari organisasi pengiriman. INTERTANKO mengapresiasi kerja keras dari IMO untuk memperkuat kerjasama dari negara pantai yang merupakan hal penting dalam keamanan dan keselamatan selat. Pada pertemuan tersebut General Council dan Regional Manager yaitu John Fawcett-Ellis ikut hadir dari perwakilan INTERTANKO. Didalam pertemuan tersebut mereka berpartisipasi dalam diskusi mengenai isu keamanan, keselamatan, dan proteksi terhadap lingkungan laut⁷⁷.

Dengan adanya 2 komunitas epistemik, dalam keduanya terlihat perbedaan dalam berkontribusi terhadap implementasi dari rezim. Untuk IALA hanya memberikan *output* berupa *handbook* sebagai masukan dari informasi – informasi yang diperoleh terkait dengan *shipmaster*. Sedangkan INTERTANKO lebih aktif dimana ikut dalam pertemuan – pertemuan yang dilakukan dalam rangka pembentukan framework MSP. Dimana selain hadir juga memberikan pendapat dan saran melalui diskusi. Dari penilaian tersebut, penulis menilai komunitas epistemik dalam rezim MSP memang ada yaitu IALA dan INTERTANKO, tetapi dalam peranya tidak signifikan dalam proses negosiasi dalam pembuatan kebijakan terkait permasalahan.

Berdasarkan penjelasan sebelumnya dimana komunitas epistemik memiliki peran *political engineering effective solutions* atau rekayasa politik solusi efektif. Dimana ada tiga hal yaitu pertama membuat solusi yang layak secara politis, kedua adalah merancang peraturan kelembagaan untuk pengembangan, adopsi, dan implementasi solusi, dan ketiga adalah strategi aktor yang dapat efektif mendorong kerjasama antara pihak terkait. Komunitas iepistemik

⁷⁶ INTERTANKO. *INTERTANKO participates in TTEG meeting on safety of navigation in the Straits of Malacca*. Dalam <http://www.intertanko.com/Topics/Marine-safety/Marine-safety-/INTERTANKO-participates-in-TTEG-meeting-on-safety-of-navigation-in-the-Straits-of-Malacca/>. Diakses pada 28 Juni 2018.

⁷⁷ Ibid.

setidaknya harus memiliki salah satu fungsi dari ketiga fungsi tersebut sehingga dapat berkontribusi positif, tetapi tidak ada satu peran pun yang dapat dilaksanakan oleh IALA dan INTERTANKO.

Dengan melihat variabel dari kemampuan penyelesaian masalah dari tiga indikator yaitu *institutional setting*, *distribution of power* dan *skill and energy*, penulis menilai bahwa hanya 1 indikator yang tidak terpenuhi yaitu pada indikator *skill and energy*. Sehingga dengan terpenuhinya indikator yang lain, kemampuan rezim dalam menyelesaikan masalah yang ada dalam rezim MSP masih tinggi dengan permasalahan yang mudah untuk diselesaikan, dimana menyebabkan rezim MSP dalam menangani permasalahan pembajakan dan perompakan di Selat Malaka dan Selat Singapura masih efektif.

5.3 Level of Collaboration

Varibel ini menjelaskan hubungan kerja sama antara negara-negara anggota terhadap hasil yang ingin dicapai dari suatu rezim. Terdapat enam poin atau skala dari variabel ini, yakni sebagai berikut:

Tabel 5.7 : *Six Point Of Ordinal Scale of Level of Collaboration*

SKOR	KETERANGAN
0	Pertimbangan-pertimbangan bersama tanpa adanya tindakan bersama
1	Koordinasi tindakan secara diam – diam
2	Koordinasi tindakan berdasarkan aturan atau standar yang dirumuskan secara eksplisit, namun implementasi berada sepenuhnya di tangan pemerintah sebuah negara. Namun tidak ada penilaian terpusat akan efektivitas dari sebuah tindakan tersebut
3	Koordinasi tindakan berdasarkan aturan atau standar yang dirumuskan secara eksplisit, namun implementasi berada sepenuhnya di tangan pemerintah sebuah negara dan terdapat penilaian terpusat akan efektivitas dari sebuah tindakan
4	Koordinasi yang terencana, dikombinasikan dengan implementasi pada level nasional. Didalamnya terdapat penilaian terpusat akan efektivitas sebuah tindakan.
5	Koordinasi dengan perencanaan dan implementasi yang menyeluruh disertai dengan adanya penilaian efektivitas yang terpusat.

Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand membentuk MSP untuk mengatasi masalah pembajakan dan perompakan di kawasan Selat Malaka dan Selat Singapura. Berdasarkan kesepakatan tersebut, terdapat program-program yang dijadikan standar oleh ketiga negara ini untuk mencapai tujuan dari pembentukan rezim. MSP tidak mewajibkan adanya *joint patrols* atau patroli bersama di antara ketiga negara.⁷⁸ Hasil dari kerja sama antara keempat negara ini tertulis dalam kesepakatan yang terbentuk dari berbagai pertemuan di antara keempat negara ini dan diimplementasikan masing-masing oleh kepala negara setiap negara. Hal ini menunjukkan bahwa kerja sama trilateral antara Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand dalam MSP berada pada skala 2.

MSP memiliki tiga program gabungan patroli air dan udara yang bertujuan sebagai pembagian informasi atau *sharing information* antara Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand. Masing-masing negara bebas mengimplementasikan ketiga program yang telah disepakati dan tertulis dalam rezim sesuai perintah kepala negara, namun hasil akhir yang diharapkan dari kerja sama tersebut adalah terciptanya *sharing information* yang memudahkan komunikasi di antara ketiga anggota militer untuk kemudian berbagi cara dan solusi untuk menyelesaikan *masalah pembajakan dan perompakan* di Selat Malaka dan Selat Singapura.

Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand secara bersamaan menurunkan angkatan laut dan udaranya untuk memenuhi standar yang telah ditetapkan dalam MSP. Secara keseluruhan, sekitar lima puluh ribu kapal patroli dilepaskan ketiga negara ini untuk menjaga

⁷⁸ RSIS Policy Report. (2014). *Indonesia's Naval Development and Maritime Cooperation*. S. Rajaratnam School of International Studies (RSIS).

kawasan Selat Malaka dan Selat Singapura dari tangan perompak.⁷⁹ Selain patroli angkatan laut, keempat negara ini juga mengerahkan teknologi angkatan udara dari masing-masing negara untuk memudahkan komunikasi sekaligus memudahkan penangkapan gambaran *real-time* dan pembagiannya kepada negara-negara lainnya.⁸⁰ Standar tersebut tercipta melalui berbagai pertemuan dan persetujuan keempat negara dan tercantum dalam program MSP.

Melalui standar yang telah ditetapkan tersebut, kepala negara masing-masing negara anggota berhak menjalankannya atau mengimplementasikan standar MSP tersebut sesuai kemampuan dan keinginannya. Tidak ada yang akan menilai apakah bentuk implementasi tersebut bersifat lebih efektif atau tidak dibandingkan dengan negara lainnya selama hasil implementasi yang ditetapkan sesuai dengan standar yang telah ditetapkan bersama-sama dalam MSP. Rezim ini tidak bersifat mengikat, di mana program yang tercantum di dalamnya mewajibkan masing-masing negara untuk mengerahkan berapa personel militer atau mengerahkan berapa kapal patroli. Yang ingin dicapai dari pembentukan rezim ini hanyalah mencegah dan menekan jumlah kasus penyerangan oleh para perompak di kawasan perairan Selat Malaka.

⁷⁹ The Jakarta Post. (2004). *Indonesia, Malaysia, Singapore Launch Coordinated Patrol of Malacca Strait*. Dalam <https://yaleglobal.yale.edu/content/indonesia-malaysia-singapore-launch-coordinated-patrol-malacca-strait>. Diakses pada 1 Mei 2018.

⁸⁰ Ibid.

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Rezim *Malacca Strait Patrol* merupakan rezim keamanan yang bertujuan untuk mengatasi tindak kriminalitas dan kejahatan laut di Selat Malaka dan Selat Singapura yang mengancam keamanan dan keselamatan dari *user state* dan *littoral state*. Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand merupakan anggota rezim yang merupakan negara pantai yang bertanggung jawab atas keamanan dan keselamatan selat.

Menurut konsep determinan efektivitas rezim oleh Underdald, ada dua variabel untuk menjelaskan determinan sebuah rezim dimana efektif atau tidak efektif yaitu *problem malignancy* dan *problem solving capacity*. Penulis menilai melalui penelitian bahwa *problem malignancy* dalam permasalahan yang diteliti adalah *benign*, dimana dijelaskan melalui indikator dari *problem malignancy* yaitu munculnya *problem of coordination*, *symmetry*, dan *cross cutting cleavages*. Ketiga indikator terdapat pada tingkat yang *high* atau tinggi dimana dapat berpengaruh pada meningkatkan efektivitas rezim.

Dalam variabel *intervening* sesuai dengan penjelasan sebelumnya, variabel ini menjadi salah satu faktor yang menyebabkan keefektifan rezim MSP menjadi rezim yang efektif dimana dilihat dari indikator *level of collaboration*. MSP sendiri terdapat pada level 2 dari *six point of ordinal scale*. Terdapat standar dan aturan yang tertulis, pengimplementasian dari pemerintah negara tetapi tidak ada penilaian terpusat tentang keefektifan MSP sendiri. MSP berada pada level 2 dimana hanya dapat berpengaruh sedikit dalam meningkatkan keefektifan rezim MSP.

Dalam variabel *problem solving capacity* dalam rezim MSP, penulis melihat tingkat kapasitasnya adalah *high*. Dimana terdapat tiga indikator yaitu indikator *institutional setting*

yang tinggi, *distribution power* yang condong kearah *pushers*, dan untuk indikator *skill and energy* dalam *informal leadership* cenderung rendah. Tetapi dengan rendahnya indikator *skill and energy* dalam *informal leadership* tidak berpengaruh besar karena setiap keputusan diambil dan disepakati oleh keempat negara anggota. Dengan tingginya indikator lain menyebabkan rezim MSP menjadi rezim yang efektif.

Dari penelitian diatas dapat penulis simpulkan bahwa untuk variabel *problem malignancy* berada pada tingkat *high*, variabel *problem solving capacity* berada pada tingkat *high*, dan variabel *intervening* yaitu *level of collaboration* berada pada level *intermediate*. Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa rezim *Malacca Straits Patrol* dalam mengatasi pembajakan dan perompakan di Selat Malaka dan Selat Singapura pada periode tahun 2004 – 2010 merupakan rezim yang efektif.

6.2 Saran

Topik yang diambil oleh penulis yaitu keefektifan rezim MSP dalam mengatasi tindak kejahatan dan kriminalitas di Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan topik yang cukup menarik, dimana dapat dilihat dari dampak kerjasama yang terjadi dalam MSP. Penelitian ini dapat digunakan menjadi salah satu preferensi untuk penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan topik.

DAFTAR PUSTAKA

- Agence France Presse. Malaysia Rejects US Patrols in Malacca Straits, raps Singapore. Dalam <http://www.singapore-window.org/sw04/040427af.htm>. Diakses pada 16 Juni 2018.
- Amri, Ahmad. *Southeast Asia's Maritime Piracy : Challenges, Legal Instruments and A Way Forward*. Dalam <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.679.491&rep=rep1&type=pdf>. Diakses pada 8 Juni 2018.
- Anderson, Megan. 2016. *The Malacca Strait Patrol : A Maritime Security Network Analysis*. https://www.researchgate.net/publication/295907874_The_Malacca_Strait_Patrol_A_Maritime_Security_Network_Analysis. Diakses pada 15 Juni 2018.
- Anonymous. 2004. *Malacca Straits piracy down due to sea-air patrols*. Dalam <https://www.thestar.com.my/news/nation/2014/04/24/malacca-straits-piracy-down-due-to-seaair-patrols/>. Diakses pada 8 Mei 2018.
- Bateman, S., C.Z.Raymond, dan J.Ho. 2006. *Safety and Security in theMalacca and Singapore Straits: an agenda for action. Institute of Defence and Strategic Studies*. Singapore.\
- BBC News. *Air Patrols for Malacca Strait*. Dalam <http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/4241894.stm>. Diakses pada 16 Juni 2018.

Beckman, Robert. 2008. *The 8th Science Council of Asia Conference*. Qingdao, China.

Bianchi, Andrea. "Assessing the Effectiveness of the UN Security Council's Anti-terrorism Measures: The Quest for Legitimacy and Cohesion." *European Journal of International Law*, Volume 17, Issue 5 (2006): 881-919. Dalam <https://doi.org/10.1093/ejil/chl032>. Diakses pada 5 November 2017.

Central Intelligence Agency USA. 2000. *The Malacca-Singapore Straits : Passageway of International Concern*. Dalam <https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/CIA-RDP84-00825R000300150001-4.pdf>. Diakses pada tanggal 2 April 2018.

Chatterjee, Neil. *Security raised in Malacca Strait after terror warning*. Dalam <https://www.reuters.com/article/us-malacca-threat/security-raised-in-malacca-strait-after-terror-warning-idUSTRE62335120100304>. Diakses pada 15 Juni 2018.

Collin, Koh Swee Lean. *The Malacca Strait Patrols : Finding Common Ground*. Dalam <https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2016/04/CO16091.pdf>. Diakses pada 15 Juni 2018.

Dr. Djalal Hasjim. *Persoalan Selat Malaka – Singapura*. Dalam anzdoc.com_persoalan-selat-malaka-a-a-a-singapura.pdf. Diakses pada 30 April 2018.

EIA. *International Energy Statistic : Total Petroleum Consumption*. Dalam https://www.eia.gov/beta/international/data/browser/#/?pa=0000001&c=ruvvvylvfvtnvvvlurvvvvfvvvvvfvvvvou20evvvvvvvvvvnnvvuvs&ct=0&tl_id=5-

A&vs=INTL.5-2-SGP-TBPD.A~~INTL.5-2-MYS-TBPD.A~~INTL.5-2-

KOR-TBPD.A~~INTL.5-2-IDN-TBPD.A~~INTL.5-2-CHN-

TBPD.A&cy=2012&vo=0&v=C&start=2002&end=2012. Diakse pada 28 April 2018.

Energy Information Administration. *Country analysis briefs: South China Sea.*

Dalam www.eia.doe.gov/emeu/cabs/schina.html. Diakses pada 4 April 2018.

Febrica, Senia. 2017. *Maritime Security and Indonesia: Cooperation, Interests and Strategies*, hal. 45. London&New York: Routledge.

Forbes, Andrew. 2008. *Asian Energy Security: Regional Cooperation in the Malacca Straits*. Dalam

<http://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/PIAMA23.pdf>. Diakses pada 19 Februari 2018.

Ho, J. 2005. *The Security of Regional Sea Lanes*. Institute of Defence and StrategicStudies. Singapore.

Ho, J. 2009. The Straits of Malacca and Singapore : Ensuring safe and efficient shipping. RSIS Commentaries. 119/2009. Retrieved September 4, 2010 from RSIS website :

<http://www.rsis.edu.sg/publications/Perspective/RSIS1192009.pdf>.

IALA. Structure. Dalam <http://www.iala-aism.org/about-iala/>. Diakses pada 28 Juni 2018.

ICC International Maritime Bureau. *Piracy and Armed Robbery Againts Ships, Annual Report*. Dalam [http://www.rk-marine-](http://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2008.pdf)

[kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2008.pdf](http://www.rk-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2008.pdf) dan [http://www.rk-](http://www.rk-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2008.pdf)

marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2010.pdf. Diakses pada 20 Februari 2018.

International Maritime Organization. 2006. *Protection of Vital Shipping Lanes : The Kuala Lumpur Meeting*.

International Maritime Organization. 2007. *Protection of Vital Shipping Lanes : The Singapore Meeting*.

INTERTANKO. *INTERTANKO participates in TTEG meeting on safety of navigation in the Straits of Malacca*. Dalam <https://www.intertanko.com/About-Us/Organisation/>. Diakses pada 28 Juni 2018.

Ismail, Siti Zubaidah & Mohd Azizuddin Mohd Sani. *The Straits of Malacca : Regional Power Vis-AVIS Littoral States in Strategic and Security Issues and Interest*. Dalam <https://core.ac.uk/download/pdf/12118559.pdf>. Diakses pada 5 April 2018.

Joubert, Lydelle Amelia. *Maritime Terrorism, Piracy and Acts of Armed Robbery of Ships : Southeast Asia and Africa, 2000 – 2008*. Halaman 169. Dalam <https://repository.up.ac.za/bitstream/handle/2263/26897/dissertation.pdf?sequence=1>. Diakses pada 22 Februari 2018.

Kasmin, S. 2010. *Enforcing Ship-Based Marine Pollution for Cleaner Sea in the Straits of Malacca*. Environmental Asia 3.

Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. *Singapore Meeting on The Straits of Malacca and Singapore: Enhancing Safety, Security and Environmental Protection, Singapura, 4 – 6 September 2007*. Dalam

<https://www.kemlu.go.id/id/berita/siaran-pers/Pages/Singapore-Meeting-on-The-Straits-of-Malacca-and-Singapore-Enhancing-Safety-Security-and-Environmenta.aspx>. Diakses pada 26 Februari 2018.

Khalid, N. & Basiron, M.N.B. 2008. *Securing energy transportation in the Straits of Malacca*. In Chircop, A. Coffen-Smout, S.& McConnell, M. (eds), *Ocean Yearbook 22*, Leiden : Martijns Nijhoff. 513-533

Khalid, N. 2008. *With a little help from my friends : Maritime capacity-building measures in the Straits of Malacca*. *Contemporary South East Asia*. 31(3).

Khlaide, Nazery. *Features, Trends and Prospect of Container Shipping In The Straits of Malacca and Policy Implications for Malaysia*. Dalam http://www.mima.gov.my/mima/wp-content/uploads/features_trends_prospects_24dec2010.pdf. Diakses pada 8 Juni 2018.

Komiss, William dan LaVar Huntzinger. *The Economic Implications of Disruptions to Maritime Oil Chokepoints*. Dalam https://www.cna.org/cna_files/pdf/D0024669.A1.pdf. Diakses pada 11 Juni 2018.

Krasner, Stephan. 1982. *Structural and Regime Consequences : Regime as Intervening Variables*. Reprinted in Stephan D. Krasner. *International Regimes*. Ithaca New York : Cornell University Press. 1983. Diakses pada 29 November 2017.

Malley, Michael. 2008. *Maritime Security Cooperation in the Strait of Malacca*. Thesis : Naval Postgraduate School Monterey.

Marine Departement Malaysia. *Tripartite Technical Experts Group*. Dalam <http://www.cm-soms.com/index.php?p=component-info&id=1>. Diakses pada 23 Februari 2018.

Markas Besar Tentara Nasional Staf Operasi. 2008. *Malacca Strait Patrol Indonesia-Malaysia-Singapura-Thailand Standard Operating Procedures: 1st amendment*.

Massey, Anthony S. Maritime Security Cooperation In The Strait Of Malacca. Dalam <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a483524.pdf>. Diakses pada 9 Juni 2018.

Matthews, Alfred Daniel. 2015. *Indonesian Maritime Security Cooperation in The Malacca Straits*. Naval Postgraduate School. Dalam <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a632505.pdf>. Diakses pada 27 Juni 2018.

Maygy Dwi Puspitasari. 2014. *Alasan Indonesia, Malaysia, dan Singapura Menjalin Kerjasama Trilateral Patroli Terkoordinasi Malsindo di Tahun 2004*. Jurnal Analisis Hubungan Internasional. Vol 3.

Mindef Singapore. *Fact Sheet : The Malacca Straits Patrol*. Dalam https://www.gov.sg/~sgpcmedia/media_releases/mindef/press_release/P-20160421-1/attachment/Fact%20Sheet.pdf. Diakses pada 13 Juni 2018.

National Government of Singapore. *Thailand Joins Malacca Straits Patrols*. Dalam <http://www.nas.gov.sg/archivesonline/speeches/view-html?filename=20080918989.htm>. Diakses pada 15 Juni 2018.

Ocean Policy Research Foundation. *OPRF Blueprint for a New Cooperative Framework on the Straits of Malacca and Singapore*. Dalam

<https://nippon.zaidan.info/seikabutsu/2005/00813/pdf/0002.pdf>. Diakses pada 4 April 2018.

Oceans Beyond Piracy. *Malacca Strait Patrols*. Dalam <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/malacca-strait-patrols>. Diakses pada 7 Mei 2018.

Pena, Joyce Dela. *Maritime Crime in the Straits of Malacca : Balancing Regional and Extra-Regional Concerns*. Dalam <https://web.stanford.edu/group/sjir/pdf/Pirates.pdf>. Diakses pada 9 Juni 2018.

Perlez, Jane. *Singaporean Tells China U.S Is not Decline*. Dalam <https://www.nytimes.com/2012/09/07/world/asia/singapores-prime-minister-warns-china-on-view-of-us.html>. Diakses pada 30 April 2018.

Rashidi, Jaswar M. dan A. Maimun. *Effect of oil spill Pollution in Malacca Straits to Marine Ecosystem*. Department of Aeronautical, Automotive, and Ocean Engineering Faculty of Mechanical Engineering University Teknologi Malaysia. Malaysia.

Raymond, Chaterine Zara. 2009. *Piracy and Armed Robbery in the Malacca Straot : A Problem Solved?*. Vol 62.

Robert S. Strauss Center for International Security and Law. *Strait of Hormuz: Assessing Threats to Energy Security in the Persian Gulf*. 2008. <http://hormuz.robertstrausscenter.org/index>.

RSIS Policy Report. 2014. *Indonesia's Naval Development and Maritime Cooperation*. S. Rajaratnam School of International Studies (RSIS).

- RSIS Policy Report. 2014. *Indonesia's Naval Development and Maritime Cooperation*. S. Rajaratnam School of International Studies (RSIS).
- Song, Yann-huei. 2007. *Security in the Straits of Malacca and the Regional Maritime Security Initiative: Response to the U.S. Proposal in Global Legal Challenges: Command of the Commons, Strategic Communication, and Natural Disasters*. Newport, RI: U.S. Naval War College.
- Srikanth, Divya. 2014. *Non-traditional Security Threats in 21st Century: A Review*. International Journal of Development and Conflict. Dalam <http://www.ijdc.org.in/uploads/1/7/5/7/17570463/2014junearticle4.pdf>. Diakses pada 20 September 2017.
- Tahir, N.M. 1953. *Fate of Spilled Oil and Ecological and Socioeconomic Impacts of Oil Pollution in the Straits of Malacca*. The international Hydrographic Organization "Limits of Oceans and Seas". 3rd edition.
- Terms of Reference Joint Coordinating Committee. Thailand. 2008. Halaman 1-14.
- The Jakarta Post. 2004. *Indonesia, Malaysia, Singapore Launch Coordinated Patrol of Malacca Strait*. Dalam <https://yaleglobal.yale.edu/content/indonesia-malaysia-singapore-launch-coordinated-patrol-malacca-strait>. Diakses pada Mei 2018.
- True, Warren R. dan Leena Koottungal. 2009. "Special Report: Global Refining Capacity Advances; US Industry Faces Uncertain Future." *Oil & Gas Journal* 107.47.
- Underdal, Arild. 2002. "One question, Two Answers". Cambridge. MIT Press.

Underdald, Arild. 2002. *Environmental Regime Effectiveness: Confronting Theory with Evidence*. Massachusetts: The MIT Press.

US Energy Information Administration . Total Petroleum Consumption 2000 – 2005;
Dalam

https://www.eia.gov/beta/international/rankings/#?iso=MYS&cy=2003&aid=2&pid=5&tl_id=5-A. Diakses pada 10 Juni 2018.

Valencia, Mark J. 2006. *The Politics of Anti-Piracy and Anti-Terrorism Responses in Southeast Asia,*” in *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. Graham Gerrad Ong-Webb. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.

Vavro, Caroline. 2008. Piracy, Terrorism and the Balance of Power in the Malacca Strait. Volume 4. No 1. Canadian Naval Review.

Wijaya, Sri Magfirah Indriani. 2017. *Usaha Malsindo Trilateral Coordinated Patrol dalam Menangani Perampokan Bersenjata di Selat Malaka* dalam *Journal of International Relationship*, Vol 3 (4), hal. 189. Dalam <https://media.neliti.com/media/publications/217486-usaha-malsindo-trilateral-coordinated-pa.pdf>. Diakses pada 8 Mei 2018.

Xuegang, Zhang. South Asia and Energy, Gateway to Stability. China Security. Vol. 3 No. 2.

Zaman, Muhammad Badrus. 2016 *Study on Safety of Navigation Using Automatic Identification System for Marine Traffic area Case Study: Malacca Straits*. International Journal of Marine Engineering Innovation and Research. Vol 1(1).